ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ
ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

4 Αυγούστου 2017 | ΤΕΥΧΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ | Αρ. Φύλλου **2726**

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

Αριθμ. οικ. 49372/3352

Περιοδικός τεχνικός έλεγχος μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους σε συμμόρφωση με την οδηγία 2014/45/ΕΚ και κατάργηση της οδηγίας 2009/40/ΕΚ.

**ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ
ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ -
- ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΚΑΙ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ -
ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ -
ΑΓΡΟΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΙ ΤΡΟΦΙΜΩΝ**

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις:

α. Των παραγράφων 1, 2 και 3 του άρθρου 1 του ν.1338/1983 «Εφαρμογή του Κοινοτικού Δικαίου» (Α΄ 34), όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 6 του ν. 1440/1984 (Α΄ 70) και της παραγράφου 2 του άρθρου 3 του ίδιου νόμου, όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 65 του ν. 1892/1990 (Α΄ 101).

β. Των άρθρων 15 και 86 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας που κυρώθηκε με το ν. 2696/1999 (Α΄ 57), όπως ισχύει.

γ. Του άρθρου 18 του ν. 3446/2006 (Α΄ 49) «Οργάνωση και λειτουργία αρχών ελέγχου κυκλοφορίας των οχημάτων – Ρυθμίσεις για τις επιβατικές μεταφορές και άλλες διατάξεις» όπως ισχύει.

δ. Των άρθρων 37 και 41 του ν. 2963/2001 (Α΄ 268), όπως αυτά ισχύουν.

ε. Του άρθρου 90 του «Κώδικα Νομοθεσίας για την Κυβέρνηση και τα Κυβερνητικά όργανα», που κωδικοποιήθηκε με το άρθρο πρώτο του π.δ. 63/2005 «Κωδικοποίηση της Νομοθεσίας» (Α΄ 98).

στ. Του π.δ. 109/2014 (Α΄ 176) «Οργανισμός του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων».

ζ. Του άρθρου 4 του π.δ. 123/2016 (Α΄ 208) «Ανασύσταση και μετονομασία του Υπουργείου Διοικητικής Μεταρρύθμισης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης, ανασύσταση του Υπουργείου Τουρισμού, σύσταση Υπουργείου Μεταναστευτικής Πολιτικής και Υπουργείου Ψηφιακής Πολιτικής, Τηλεπικοινωνιών και Ενημέρωσης, μετονομασία Υπουργείων Εσωτερικών και Διοικητικής Ανασυγκρότησης, Οικονομίας, Ανάπτυξης και Τουρισμού και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων».

η. Του π.δ. 125/2016 (Α΄ 210) «Διορισμός Υπουργών, Αναπληρωτών Υπουργών και Υφυπουργών».

θ. Της αριθμ. οικ. 4402/88/2017 (Β΄ 127) απόφασης του Πρωθυπουργού και του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών «Καθορισμός αρμοδιοτήτων Υφυπουργού Υποδομών και Μεταφορών Νικόλαου Μαυραγάνη».

ι. Της αριθμ. οικ. 20871/2017 (ΥΟΔΔ΄ 153) απόφασης του Πρωθυπουργού και του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών «Διορισμός Γενικού Γραμματέα του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών».

ια. Της αριθμ. Υ198/16 (ΦΕΚ 3722 Β΄/17-11-2016) απόφασης του Πρωθυπουργού «Ανάθεση αρμοδιοτήτων στον Αναπληρωτή Υπουργό Περιβάλλοντος και Ενέργειας, Σωκράτη Φάμελλο».

2. Την ανάγκη ενσωμάτωσης στο ελληνικό δίκαιο της Οδηγίας 2014/45/ΕΚ (ΕΕ L 127 της 3-4-2014) του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, «σχετικά με τον τεχνικό έλεγχο των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους».

3. Το γεγονός ότι από τις διατάξεις της παρούσας απόφασης δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του κρατικού προϋπολογισμού, αποφασίζουμε:

ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 1
Σκοπός

Η παρούσα απόφαση αποσκοπεί στην εναρμόνιση της Ελληνικής νομοθεσίας προς τις διατάξεις της οδηγίας 2014/45/ΕΚ (ΕΕ L 127 της 3-4-2014) του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, «σχετικά με τον τεχνικό έλεγχο των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους» και την κατάργηση της οδηγίας 2009/40/ΕΚ.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α’
ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ, ΟΡΙΣΜΟΙ ΚΑΙ ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ

Άρθρο 2
(Άρθρο 1 της οδηγίας 2014/45/ΕΚ)
Αντικείμενο

Με την παρούσα απόφαση θεσπίζονται οι ελάχιστες απαιτήσεις για το θεσμό του περιοδικού τεχνικού ελέγχου των οχημάτων που χρησιμοποιούνται στο δημόσιο οδικό δίκτυο.

Άρθρο 3
(Άρθρο 2 της οδηγίας 2014/45/ΕΚ)
Πεδίο εφαρμογής

1. Ο τεχνικός έλεγχος, που προβλέπει η παρούσα απόφαση, εφαρμόζεται στα οχήματα με μέγιστη εκ κατασκευής ταχύτητα άνω των 25 km/h, των ακόλουθων κατηγοριών όπως αυτές αναφέρονται στην οδηγία 2002/24/ΕΚ [κοινή υπουργική απόφαση εναρμόνισης οικ.48145/2327/2003 (Β’ 1207)], στην οδηγία 2003/37/ΕΚ [κοινή υπουργική απόφαση εναρμόνισης 12521/Α20/2014/2005 (Β’ 1198)] και στην οδηγία 2007/46/ΕΚ [κοινή υπουργική απόφαση εναρμόνισης 29949/1841/2009 (Β’ 2112)]:

α. Μηχανοκίνητα οχήματα τα οποία έχουν σχεδιασθεί και κατασκευασθεί πρωτίστως για τη μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους και διαθέτουν έως οκτώ θέσεις καθημένων επιπλέον της θέσης του οδηγού - κατηγορία οχημάτων M_1,

β. μηχανοκίνητα οχήματα τα οποία έχουν σχεδιασθεί και κατασκευασθεί πρωτίστως για τη μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους και διαθέτουν άνω των οκτώ θέσεων καθημένων, επιπλέον της θέσης του οδηγού - κατηγορίες οχημάτων M_2 και M_3,

γ. μηχανοκίνητα οχήματα τα οποία έχουν σχεδιασθεί και κατασκευασθεί πρωτίστως για τη μεταφορά εμπορευμάτων και έχουν μέγιστη μάζα έως και 3,5 τόνουςκατηγορία οχημάτων N_1,

δ. μηχανοκίνητα οχήματα τα οποία έχουν σχεδιασθεί και κατασκευασθεί πρωτίστως για τη μεταφορά εμπορευμάτων και έχουν μέγιστη μάζα άνω των 3,5 τόνωνκατηγορίες οχημάτων N_2 και N_3,

ε. ρυμουλκούμενα τα οποία έχουν σχεδιασθεί και κατασκευασθεί για τη μεταφορά εμπορευμάτων ή επιβατών, καθώς και ως κατάλυμα προσώπων και έχουν μέγιστη μάζα άνω των 3,5 τόνων - κατηγορίες οχημάτων O_3 και O_4,

στ. από τη θέση σε ισχύ της παρούσας τα δίκυκλα οχήματα (μοτοσυκλέτες) κατηγορίας L3e ανεξαρτήτως κυβισμού κινητήρα και από 1ης Ιανουαρίου 2022, δίκυκλα ή τρίκυκλα οχήματα -κατηγορίες οχημάτων L4e, L5e και L7e- με κυβισμό κινητήρα άνω των 125 cm^3,

ζ. τροχοφόροι ελκυστήρες της κατηγορίας T5 που χρησιμοποιούνται κατά κύριο λόγο στο δημόσιο οδικό δίκτυο μέγιστης εκ κατασκευής ταχύτητας άνω των 40 km/h.

2. Εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής της παρούσας απόφασης:

α. οχήματα τα οποία κινούνται ή χρησιμοποιούνται σε εξαιρετικές περιστάσεις και οχήματα τα οποία ουδέποτε ή σπανίως χρησιμοποιούνται στο δημόσιο οδικό δίκτυο, όπως οχήματα ιστορικού ενδιαφέροντος ή οχήματα αγώνων, που εμπίπτουν στην περίπτωση «Ε. Εξαιρέσεις» της παρ. 6 της υπ’ αριθ. ΣΤ/1831/1978 (Β’ 72) απόφασης του Υπουργού Συγκοινωνιών, όπως ισχύει.

β. τα οχήματα που χρησιμοποιούνται από τις ένοπλες δυνάμεις, τις δυνάμεις δημοσίας τάξεως και το πυροσβεστικό σώμα.

γ. οι τροχοφόροι ελκυστήρες της κατηγορίας T5 οι οποίοι χρησιμοποιούνται για αγροτικούς, ανθοκομικούς, δασοκομικούς, κτηνοτροφικούς ή αλιευτικούς σκοπούς μόνο στην ελληνική επικράτεια και κυρίως στο έδαφος που συνδέεται με τις δραστηριότητες αυτές, όπως γεωργικές και δασικές οδοί καθώς και γεωργικές γαίες,

δ. Πλην των οχημάτων μεταφοράς επικινδύνων εμπορευμάτων (ADR), τα οχήματα των υπόλοιπων κατηγοριών, τα οποία χρησιμοποιούνται αποκλειστικά σε μικρά νησιά, υπό την προϋπόθεση ότι δεν λειτουργούν ή πρόκειται να λειτουργήσουν σ’ αυτά Κέντρα Τεχνικού Ελέγχου ή Κινητές Μονάδες Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων (ΚΜΤΕΟ). Σ’ αυτή την περίπτωση, η εξαίρεση ισχύει για τις κατηγορίες οχημάτων που δεν ελέγχονται από τα Κέντρα Τεχνικού Ελέγχου ή τις Κινητές Μονάδες Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων (ΚΜΤΕΟ).

ε. Ειδικά οχήματα μεταφοράς εξοπλισμού τσίρκων και εμποροπανηγύρεων, με μέγιστη εκ κατασκευής ταχύτητα έως και 40 km/h, τα οποία κινούνται μόνο στο ελληνικό έδαφος.

3. Με απόφαση:

α. του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, που εκδίδεται σύμφωνα με την εξουσιοδότηση του άρθρου 86 παρ. 1 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας που κυρώθηκε με το ν. 2696/1999 (Α’ 57), όπως ισχύει και του άρθρου 18 του ν.3446/2006 (Α’ 49) καθορίζονται εθνικές απαιτήσεις για τον τεχνικό έλεγχο των τουριστικών τραίνων όπως αυτά καθορίστηκαν με το άρθρο 30 του ν. 2636/1998 «Σύσταση εταιρειών για την οργάνωση καλλιτεχνικών εκδηλώσεων και για τη διαχείριση της περιουσίας ΕΟΤ, σύσταση Εθνικού Συμβουλίου Τουρισμού και τροποποιήσεις της νομοθεσίας για τον Τουρισμό» (Α’ 198).

β. του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών ή με κοινή απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών και του κατά περίπτωση αρμόδιου Υπουργού καθορίζονται εθνικές απαιτήσεις για τον τεχνικό έλεγχο ορισμένων κατηγοριών οχημάτων, ακόμα και για τις περιπτώσεις οχημάτων που εμπίπτουν στις εξαιρέσεις της παρ. 2 του παρόντος άρθρου.

Άρθρο 4
(Άρθρο 3 της οδηγίας 2014/45/ΕΚ)
Ορισμοί

Οι ακόλουθοι ορισμοί ισχύουν αποκλειστικά για τους σκοπούς της παρούσας απόφασης:

1) «όχημα»: κάθε μηχανοκίνητο μη κινούμενο σε τροχιές όχημα ή το ρυμουλκούμενό του·

2) «μηχανοκίνητο όχημα»: κάθε μηχανοκίνητο τροχοφόρο όχημα το οποίο κινείται αυτόνομα, με μέγιστη εκ κατασκευής ταχύτητα άνω των 25 km/h·

3) «ρυμουλκούμενο»: μη αυτοπροωθούμενο όχημα που είναι σχεδιασμένο και κατασκευασμένο για να έλκεται από μηχανοκίνητο όχημα·

4) «ημιρυμουλκούμενο»: κάθε ρυμουλκούμενο που προορίζεται να ζεύγνυται σε μηχανοκίνητο όχημα κατά τρόπο ώστε το μηχανοκίνητο όχημα να φέρει σημαντικό μέρος της μάζας του και της μάζας του φορτίου του·

5) «δίκυκλα ή τρίκυκλα οχήματα»: κάθε μηχανοκίνητο όχημα με δύο τροχούς με ή χωρίς κάνιστρο, και κάθε τρίκυκλο ή τετράκυκλο·

6) «όχημα ταξινομημένο σε κράτος μέλος»: όχημα το οποίο είναι ταξινομημένο ή έχει τεθεί σε κυκλοφορία σε κράτος μέλος·

7) «όχημα ιστορικού ενδιαφέροντος»: κάθε όχημα το οποίο θεωρείται ιστορικού ενδιαφέροντος, σύμφωνα με την περίπτωση «Ε. Εξαιρέσεις» της παρ. 6 της υπ’ αριθ. ΣΤ/1831/1978 (Β` 72) απόφασης του Υπουργού Συγκοινωνιών, όπως ισχύει και πληροί όλες τις κάτωθι προϋποθέσεις:

- κατασκευάσθηκε ή ταξινομήθηκε για πρώτη φορά τουλάχιστον πριν από 30 έτη,
- ο ειδικός τύπος του, σύμφωνα με το σχετικό ενωσιακό ή εθνικό δίκαιο, δεν κατασκευάζεται πλέον,
- από ιστορικής απόψεως συντηρείται και διατηρείται στην αρχική του κατάσταση και δεν έχει υποστεί ουσιαστική αλλαγή στα τεχνικά χαρακτηριστικά των κατασκευαστικών του στοιχείων·

8) «κάτοχος άδειας κυκλοφορίας»: το νομικό ή φυσικό πρόσωπο στο όνομα του οποίου ταξινομείται το όχημα·

9) «τεχνικός έλεγχος»: ο έλεγχος, σύμφωνα με το παράρτημα Ι της παρούσας απόφασης, που διενεργείται ώστε να εξασφαλισθεί ότι ένα όχημα είναι ασφαλές προς χρήση στο δημόσιο οδικό δίκτυο και ανταποκρίνεται στα απαιτούμενα και υποχρεωτικά χαρακτηριστικά για την ασφάλεια και το περιβάλλον·

10) «έγκριση»: η διαδικασία σύμφωνα με την οποία πιστοποιείται ότι ένα όχημα πληροί τις σχετικές διοικητικές διατάξεις και τεχνικές απαιτήσεις που αναφέρονται στις οδηγίες 2002/24/ΕΚ, 2003/37/ΕΚ και 2007/46/ΕΚ·

11) «ελλείψεις»: τεχνικά ελαττώματα και άλλες περιπτώσεις μη συμμόρφωσης που διαπιστώνονται κατά τον τεχνικό έλεγχο·

12) «πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου»: Το Δελτίο Τεχνικού Ελέγχου (Δ.Τ.Ε) που εκδίδει το κέντρο τεχνικού ελέγχου, το οποίο περιέχει το αποτέλεσμα του τεχνικού ελέγχου·

13) «ελεγκτής»: πρόσωπο εξουσιοδοτημένο από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών να διενεργεί τεχνικούς ελέγχους σε κέντρο τεχνικού ελέγχου·

14) «αρμόδια αρχή»: αρχή ή δημόσιος φορέας στον οποίο έχει ανατεθεί η αρμοδιότητα για τη διαχείριση του συστήματος τεχνικού ελέγχου καθώς και για τη διενέργεια τεχνικού ελέγχου, όταν χρειάζεται.

Αρμόδια αρχή είναι το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών και το Υπουργείο Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων μόνο για τους τροχοφόρους ελκυστήρες της κατηγορίας Τ5·

15) «κέντρο τεχνικού ελέγχου»: δημόσιος ή ιδιωτικός φορέας ή εγκατάσταση που έχει εξουσιοδοτηθεί να διενεργεί τεχνικό έλεγχο.

«Κέντρα τεχνικού ελέγχου» είναι τα Δημόσια και Ιδιωτικά Κέντρα Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων (Κ.Τ.Ε.Ο.) του άρθρου 18 του ν. 3446/2006·

16) «εποπτικός φορέας»: φορέας ή εποπτικοί φορείς διορισμένος/διορισμένοι με αρμοδιότητα την εποπτεία των κέντρων τεχνικού ελέγχου. Ο εποπτικός φορέας μπορεί να υπάγεται στην αρμόδια αρχή ή τις αρμόδιες αρχές.

Εποπτικοί φορείς είναι:

-- το Σώμα Επιθεωρητών – Ελεγκτών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών (Σ.Ε.Ε.Υ.Μ.Ε.),
-- οι αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών,
-- οι Διευθύνσεις Μεταφορών και Επικοινωνιών των Περιφερειακών Ενοτήτων των Περιφερειών της Χώρας,
-- τα όργανα της Φορολογικής Διοίκησης, καθώς και άλλα όργανα που ορίζονται από το Υπουργείο Οικονομικών·

17) «μικρό νησί»: ένα νησί με λιγότερους από 5000 κατοίκους το οποίο δεν συνδέεται με άλλα τμήματα της ηπειρωτικής χώρας με οδικές γέφυρες ή σήραγγες. Ο αριθμός των κατοίκων προκύπτει από τα αποτελέσματα της τελευταίας απογραφής πληθυσμού - Κατοικιών που αφορούν στο Μόνιμο Πληθυσμό της Χώρας·

18) «αραιοκατοικημένη περιοχή»: οριοθετημένη περιοχή με πυκνότητα πληθυσμού κάτω των πέντε προσώπων ανά τετραγωνικό χιλιόμετρο·

19) «δημόσιο οδικό δίκτυο»: οδικό δίκτυο που προορίζεται για δημόσια χρήση, όπως είναι οι τοπικές, περιφερειακές ή εθνικές οδοί, οι επαρχιακές οδοί, οι οδοί ταχείας κυκλοφορίας και οι αυτοκινητόδρομοι.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β’
ΓΕΝΙΚΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ

Άρθρο 5
(Άρθρο 4 της οδηγίας 2014/45/ΕΚ)
Αρμοδιότητες

1. Τα οχήματα που είναι ταξινομημένα στην Ελλάδα, υποβάλλονται σε περιοδικό τεχνικό έλεγχο στα εξουσιοδοτημένα κέντρα τεχνικού ελέγχου (Κ.Τ.Ε.Ο.) της Χώρας σύμφωνα με την παρούσα απόφαση.

2. Ο τεχνικός έλεγχος, που προβλέπει η παρούσα απόφαση, διενεργείται από τα Δημόσια και Ιδιωτικά Κέντρα Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων (Κ.Τ.Ε.Ο.) του άρθρου 18 του ν. 3446/2006 (Α’ 49), όπως αυτό ισχύει, τα οποία εξουσιοδοτούν και εποπτεύουν οι αρμόδιες αρχές του Ελληνικού Κράτους.

3. Ο κύριος ή ο κάτοχος οχήματος υποχρεούται για τη διατήρηση του οχήματος σε ασφαλή και τεχνικώς αξιόπιστη κατάσταση σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας που κυρώθηκε με το ν. 2696/1999 (Α’ 57) όπως ισχύει και τα κατ’ εξουσιοδότηση αυτού εκδοθέντα προεδρικά διατάγματα και υπουργικές αποφάσεις.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ΄
ΕΛΑΧΙΣΤΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ
ΓΙΑ ΤΟΝ ΤΕΧΝΙΚΟ ΕΛΕΓΧΟ

Άρθρο 6
(Άρθρο 5 της οδηγίας 2014/45/ΕΚ)
Ημερομηνία και συχνότητα τεχνικού ελέγχου

1. Τα οχήματα υποβάλλονται σε τεχνικό έλεγχο ανά τα κάτωθι χρονικά διαστήματα, με την επιφύλαξη της χρονικής ευελιξίας της παρ. 4 του παρόντος άρθρου:

α) οχήματα των κατηγοριών M_1, N_1, L3e ανεξαρτήτως κυβισμού κινητήρα, L4e, L5e και L7e με κινητήρα κυβισμού άνω των 125 cm^3: τέσσερα έτη από την ημερομηνία κατά την οποία το όχημα ταξινομήθηκε για πρώτη φορά και στη συνέχεια ανά διετία

β) οχήματα της κατηγορίας M_1 που χρησιμοποιούνται ως ταξί ή ασθενοφόρα, οχήματα των κατηγοριών M_2, M_3, N_2, N_3, O_3 και O_4: ένα έτος από την ημερομηνία κατά την οποία το όχημα ταξινομήθηκε για πρώτη φορά και έκτοτε μία φορά ανά έτος

γ) οχήματα της κατηγορίας T5 που χρησιμοποιούνται κυρίως στο δημόσιο οδικό δίκτυο για εμπορευματικές οδικές μεταφορές: τέσσερα έτη από την ημερομηνία κατά την οποία το όχημα ταξινομήθηκε για πρώτη φορά και στη συνέχεια ανά διετία

2. Οχήματα που εμπίπτουν στην παρ. 1, πλην της περίπτωσης ζ΄, του άρθρου 3 «πεδίο εφαρμογής» της παρούσας:

α. και πρόκειται να ταξινομηθούν ή χρησιμοποιηθούν ως εκπαιδευτικά, υποβάλλονται σε πρώτο υποχρεωτικό τεχνικό έλεγχο πριν την ένταξή τους στο έργο της εκπαίδευσης και εξέτασης των υποψηφίων οδηγών οχημάτων και έκτοτε μία φορά ανά έτος.

β. και εκποιούνται ως ανάριθμα από τον Οργανισμό Διαχείρισης Δημόσιου Υλικού (ΟΔΔΥ) ή από άλλο φορέα οχήματα, υποβάλλονται σε πρώτο υποχρεωτικό τεχνικό έλεγχο πριν από την ταξινόμησή τους για την έκδοση άδειας κυκλοφορίας στην Ελλάδα.

3. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών που εκδίδεται σύμφωνα με την εξουσιοδότηση του άρθρου 86 παρ. 1 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας που κυρώθηκε με το ν. 2696/1999 (Α’ 57), όπως ισχύει και του άρθρου 18 του ν.3446/2006 (Α’ 49) ορίζεται ένα εύλογο χρονικό πλαίσιο εντός του οποίου πρόκειται να πραγματοποιηθεί τεχνικός έλεγχος, τηρουμένων των χρονικών διαστημάτων που προβλέπονται στην παράγραφο 1.

4. Ανεξαρτήτως της ημερομηνίας του τελευταίου τεχνικού ελέγχου του οχήματος, είναι δυνατή η υποβολή ενός οχήματος σε τεχνικό έλεγχο πριν τις ημερομηνίες που αναφέρονται στις παραγράφους 1 και 2, όταν τίθεται σε σοβαρό κίνδυνο η οδική ασφάλεια, κατ’ εφαρμογή του άρθρου 86 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας που κυρώθηκε με το ν. 2696/1999 (Α’ 57), όπως ισχύει.

Η κατά τα ανωτέρω αναφερόμενα χρονική επίσπευση είναι δυνατό να προβλεφθεί με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών ή με κοινή απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών και του κατά περίπτωση αρμόδιου Υπουργού και για τις εξής περιπτώσεις:

α. μετά από ατύχημα που επηρεάζει τα κύρια κατασκευαστικά στοιχεία ασφάλειας του οχήματος ήτοι τροχοί, ανάρτηση, ζώνες παραμόρφωσης, συστήματα αερόσακων, σύστημα διεύθυνσης και σύστημα πέδησης,

β. όταν τα συστήματα και κατασκευαστικά στοιχεία ασφαλείας και περιβαλλοντικής προστασίας του οχήματος έχουν αλλοιωθεί ή τροποποιηθεί.

Άρθρο 7
(Άρθρο 6 της οδηγίας 2014/45/ΕΚ)
Αντικείμενο και μέθοδοι τεχνικού ελέγχου

1. Για τις κατηγορίες οχημάτων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας απόφασης, εξαιρουμένων των κατηγοριών L3e ανεξαρτήτως κυβισμού κινητήρα και των κατηγοριών L4e, L5e και L7e με κινητήρα κυβισμού άνω των 125 cm^3, ο τεχνικός έλεγχος πρέπει να καλύπτει τουλάχιστον τα πεδία που αναφέρονται στο παράρτημα Ι σημείο 2.

2. Για κάθε πεδίο αναφερόμενο στην παράγραφο 1, τα Κ.Τ.Ε.Ο διενεργούν τεχνικό έλεγχο, ο οποίος καλύπτει τουλάχιστον τα σημεία που αναφέρονται στο παράρτημα Ι παρ. 3, χρησιμοποιώντας τη συνιστώμενη ή μια εγκεκριμένη από την αρμόδια αρχή εφαρμοστέα για τα σημεία αυτά μέθοδο, όπως καθορίζεται στο παράρτημα Ι παρ. 3. Ο έλεγχος μπορεί ακόμη να περιλαμβάνει την εξακρίβωση αν τα αντίστοιχα μέρη και κατασκευαστικά στοιχεία του οχήματος ανταποκρίνονται στα απαιτούμενα χαρακτηριστικά ασφάλειας και περιβάλλοντος που ίσχυαν κατά το χρόνο της έγκρισης, ή κατά περίπτωση, του μεταγενέστερου εξοπλισμού του οχήματος.

Οι τεχνικοί έλεγχοι διενεργούνται με τις διαθέσιμες τεχνικές και τον διαθέσιμο εξοπλισμό χωρίς τη χρήση εργαλείων για αποσυναρμολόγηση ή αφαίρεση τμημάτων του οχήματος.

3. Για τα οχήματα των κατηγοριών L3e ανεξαρτήτως κυβισμού κινητήρα και των κατηγοριών L4e, L5e και L7e με κινητήρα κυβισμού άνω των 125 cm^3 οι τομείς, τα σημεία και οι μέθοδοι ελέγχου, καθορίζονται στην υπ’ αριθμ. Φ.23/24327/2887/2009 (Β΄945) «Καθορισμός τρόπου, διαδικασίας και πιστοποίησης διενέργειας του Τεχνικού Ελ΄γχου δικύκλων μοτοποδηλάτων και μοτοσικλετών» απόφαση, όπως κάθε φορά ισχύει.

Άρθρο 8
(Άρθρο 7 της οδηγίας 2014/45/ΕΚ)
Αξιολόγηση ελλείψεων

1. Για κάθε ελεγχόμενο σημείο, στο παράρτημα Ι προβλέπεται κατάλογος με τον ελάχιστο αριθμό πιθανών ελλείψεων και τον βαθμό σοβαρότητάς τους.

2. Οι ελλείψεις που διαπιστώνονται κατά τη διενέργεια του περιοδικού τεχνικού ελέγχου οχημάτων κατατάσσονται σε μία από τις κάτωθι ομάδες:

α) δευτερεύουσες ελλείψεις, οι οποίες δεν έχουν σημαντική επίπτωση στην ασφάλεια του οχήματος ή στο περιβάλλον και άλλες περιπτώσεις μη συμμόρφωσης ελάσσονος σημασίας

β) σοβαρές ελλείψεις, οι οποίες ενδέχεται να διακυβεύσουν την ασφάλεια του οχήματος ή να επηρεάσουν

το περιβάλλον ή να θέσουν σε κίνδυνο άλλους οδικούς χρήστες, ή άλλες σημαντικότερες περιπτώσεις μη συμμόρφωσης

γ) επικίνδυνες ελλείψεις, οι οποίες συνιστούν άμεσο ή έμμεσο κίνδυνο για την οδική ασφάλεια ή επηρεάζουν το περιβάλλον και οι οποίες δικαιολογούν την απαγόρευση από τις αρμόδιες αρχές της χρήσης του οχήματος στο δημόσιο οδικό δίκτυο.

3. Όχημα του οποίου οι ελλείψεις εμπίπτουν σε περισσότερες από μία από τις ομάδες ελλείψεων της παραγράφου 2 κατατάσσεται στην ομάδα που αντιστοιχεί στην έλλειψη με τον υψηλότερο βαθμό σοβαρότητας. Όχημα, στο οποίο διαπιστώνονται περισσότερες ελλείψεις στο πλαίσιο των ίδιων πεδίων ελέγχου, όπως αυτά καθορίζονται στην προβλεπόμενη στο παράρτημα I παρ. 2 έκταση του τεχνικού ελέγχου, μπορεί να κατατάσσεται στην ομάδα που αντιστοιχεί στην επόμενου σοβαρότερου βαθμού έλλειψη, εφόσον μπορεί να αποδειχθεί ότι το συνδυασμένο αποτέλεσμα αυτών των ελλείψεων συνεπάγεται υψηλότερο κίνδυνο για την οδική ασφάλεια.

Άρθρο 9
(Άρθρο 8 της οδηγίας 2014/45/ΕΚ)
Πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου

1. Τα Κ.Τ.Ε.Ο. εκδίδουν πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου του οχήματος [Δελτίο Τεχνικού Ελέγχου (Δ.Τ.Ε)], στο οποίο επισημαίνονται τουλάχιστον τα τυποποιημένα στοιχεία των αντιστοίχων εναρμονισμένων σε επίπεδο Ένωσης κωδικών που καθορίζονται στο παράρτημα II.

2. Τα Κ.Τ.Ε.Ο. χορηγούν πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου ή σε περίπτωση σύνταξης ηλεκτρονικού πιστοποιητικού τεχνικού ελέγχου, επικυρωμένο αντίγραφο του πιστοποιητικού αυτού στο πρόσωπο που προσκόμισε το όχημα για τεχνικό έλεγχο.

3. Με την επιφύλαξη του άρθρου 6, σε περίπτωση νέας ταξινόμησης στην Ελλάδα οχήματος που έχει ήδη ταξινομηθεί σε άλλο κράτος μέλος, αναγνωρίζεται το πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου το οποίο έχει εκδώσει το εν λόγω κράτος μέλος, σαν αυτό να είχε εκδοθεί στην Ελλάδα, υπό την προϋπόθεση ότι το πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου ισχύει ακόμη βάσει της συχνότητας των περιοδικών τεχνικών ελέγχων που έχει θεσπιστεί στην Ελλάδα.

Η ανωτέρω αναγνώριση δεν ισχύει για τις περιπτώσεις οχημάτων για την ταξινόμηση των οποίων πέραν του περιοδικού τεχνικού ελέγχου απαιτείται και ειδικός έλεγχος διασκευής βάσει ισχυουσών διατάξεων εθνικής νομοθεσίας.

Σε περίπτωση αμφιβολιών, μπορεί να ελέγχεται η ισχύς του πιστοποιητικού τεχνικού ελέγχου πριν από την αναγνώρισή του. Η περιγραφή του πιστοποιητικού τεχνικού ελέγχου κοινοποιείται στην Επιτροπή πριν από τις 20 Μαΐου 2018. Η παράγραφος αυτή δεν ισχύει για οχήματα των κατηγοριών L3e, L4e, L5e και L7e.

4. Με την επιφύλαξη του άρθρου 6 παράγραφος 5 και της παραγράφου 3 του παρόντος άρθρου, αναγνωρίζεται από τις κατά περίπτωση αρμόδιες υπηρεσίες, καταρχήν, η ισχύς ενός πιστοποιητικού τεχνικού ελέγχου σε περίπτωση μεταβίβασης της κυριότητας οχήματος το οποίο διαθέτει έγκυρη απόδειξη για τη διενέργεια τεχνικού ελέγχου.

5. Από τις 20 Μαΐου 2018 τα ΚΤΕΟ, ευθύς μετά το πέρας της διενέργειας του ελέγχου, κοινοποιούν ηλεκτρονικά στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών τις πληροφορίες που περιέχουν τα πιστοποιητικά τεχνικού ελέγχου (ΔΤΕ) που χορηγούν. Το Υπουργείο διατηρεί τις πληροφορίες αυτές, για χρονικό διάστημα τουλάχιστον τριάντα έξι (36) μηνών και μέχρι την οριστική διαγραφή του οχήματος στο ηλεκτρονικό μητρώο των αδειών κυκλοφορίας οχημάτων, με την επιφύλαξη των διατάξεων του φορολογικού συστήματος.

6. Για τους σκοπούς του ελέγχου του μετρητή διανυθέντων χιλιομέτρων, εφόσον αυτός υπάρχει, οι πληροφορίες που περιελήφθησαν τουλάχιστον στον προηγούμενο τεχνικό έλεγχο παρέχονται άμεσα με ηλεκτρονικό τρόπο στους ελεγκτές. Σε περιπτώσεις που διαπιστώνεται παραποίηση του μετρητή διανυθέντων χιλιομέτρων με σκοπό τη μείωση ή την αλλοίωση της ένδειξης της καταγεγραμμένης από όχημα απόστασης, η παραποίηση αυτή επισύρει αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές διοικητικές και ποινικές κυρώσεις που δεν εισάγουν διακρίσεις.

7. Τα αποτελέσματα του τεχνικού ελέγχου κοινοποιούνται ή διατίθενται ηλεκτρονικά άμεσα στις αρμόδιες υπηρεσίες ταξινόμησης του οχήματος. Η εν λόγω κοινοποίηση περιέχει τις πληροφορίες του πιστοποιητικού τεχνικού ελέγχου.

Άρθρο 10
(Άρθρο 9 της οδηγίας 2014/45/ΕΚ)
Παρακολούθηση των ελλείψεων

1. Μόνο για τις περιπτώσεις δευτερευουσών ελλείψεων, ο τεχνικός έλεγχος θεωρείται επιτυχής, οι ελλείψεις επιδιορθώνονται και το όχημα δεν υποβάλλεται σε νέο έλεγχο.

2. Στις περιπτώσεις σοβαρών ελλείψεων, ο τεχνικός έλεγχος θεωρείται ανεπιτυχής. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών που εκδίδεται σύμφωνα με την εξουσιοδότηση του άρθρου 86 παρ. 1 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας που κυρώθηκε με το ν. 2696/1999 (Α’ 57), όπως ισχύει και του άρθρου 18 του ν.3446/2006 (Α’ 49) καθορίζεται το χρονικό διάστημα εντός του οποίου επιτρέπεται η χρήση του συγκεκριμένου οχήματος προτού να απαιτηθεί να υποβληθεί σε νέο τεχνικό έλεγχο (επανέλεγχο), το οποίο ωστόσο δεν υπερβαίνει τους δύο (2) μήνες μετά τον αρχικό τεχνικό έλεγχο.

3. Στις περιπτώσεις επικίνδυνων ελλείψεων, ο τεχνικός έλεγχος θεωρείται ανεπιτυχής. Με την αναφερόμενη στην παρ. 2 απόφαση καθορίζονται οι περιπτώσεις είτε απαγόρευσης της χρησιμοποίησης του οχήματος στο δημόσιο οδικό δίκτυο είτε περιορισμένης κυκλοφορίας του μέχρι να επισκευαστούν οι ελλείψεις και να εκδοθεί νέο πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου (ΔΤΕ), όπου θα βεβαιώνεται ότι το όχημα βρίσκεται σε καλή κατάσταση για ασφαλή κυκλοφορία. Σε κάθε περίπτωση η άδεια κυκλοφορίας του οχήματος αναστέλλεται, χωρίς ωστόσο να απαιτείται νέα διαδικασία ταξινόμησής του.

Άρθρο 11
(Άρθρο 10 της οδηγίας 2014/45/ΕΚ)
Αποδεικτικό τεχνικού ελέγχου

1. Το Κ.Τ.Ε.Ο. που διενήργησε τεχνικό έλεγχο οχήματος ταξινομημένου στη Ελληνική Επικράτεια χορηγεί αποδεικτικό για κάθε όχημα που υποβάλλεται με επιτυχία σε τεχνικό έλεγχο.

Η περιγραφή του αποδεικτικού παρατίθεται στις υπ’ αριθμ. 44800/123/1985 απόφαση του Υφυπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών «Τρόπος, διαδικασία και πιστοποίηση διενέργειας του Περιοδικού Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων» (Β΄781) και 71703/8028/03 απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών «Τρόπος, διαδικασία και πιστοποίηση τουτεχνικού ελέγχου των οχημάτων από τα Ιδιωτικά ΚΤΕΟ» (Β΄1824), όπως κάθε φορά ισχύουν, και κοινοποιείται στην Επιτροπή πριν από τις 20 Μαίου 2018. Στο αποδεικτικό αναγράφεται η ημερομηνία κατά την οποία θα πραγματοποιηθεί ο επόμενος τεχνικός έλεγχος.

2. Όταν το ελεγχθέν όχημα ανήκει σε μια κατηγορία οχημάτων για την οποία δεν απαιτείται ταξινόμηση στην Ελλάδα, δεν απαιτείται να αναρτάται το αποδεικτικό τεχνικού ελέγχου σε ορατό σημείο του εν λόγω οχήματος.

3. Για λόγους ελεύθερης κυκλοφορίας, το αποδεικτικό που εκδίδεται από ένα ΚΤΕΟ ή μια αρμόδια αρχή ενός άλλου κράτους μέλους σύμφωνα με την παράγραφο 1, αναγνωρίζεται στη Χώρα μας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ’
ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 12
(Άρθρο 11 της οδηγίας 2014/45/ΕΚ)
Εγκαταστάσεις και εξοπλισμός τεχνικού ελέγχου

1. Οι εγκαταστάσεις και ο εξοπλισμός που χρησιμοποιούνται για τη διενέργεια τεχνικού ελέγχου πρέπει να πληρούν τις ελάχιστες τεχνικές απαιτήσεις του παραρτήματος ΙΙΙ.

2. Τα Κ.Τ.Ε.Ο. πρέπει συντηρούν τις εγκαταστάσεις και τον εξοπλισμό τεχνικού ελέγχου σύμφωνα με τις προδιαγραφές που προβλέπουν οι κατασκευαστές.

3. Ο εξοπλισμός που χρησιμοποιείται για μετρήσεις πρέπει να διακριβώνεται κατά περιόδους σύμφωνα με το παράρτημα ΙΙΙ και να επαληθεύεται σύμφωνα με τις προδιαγραφές που προβλέπουν οι σχετικές εθνικές διατάξεις ή ο κατασκευαστής του εξοπλισμού.

Άρθρο 13
(Άρθρο 12 της οδηγίας 2014/45/ΕΚ)
Κέντρα τεχνικού ελέγχου

1. Τα κέντρα τεχνικού ελέγχου (Κ.Τ.Ε.Ο.) στα οποία οι ελεγκτές πραγματοποιούν τους τεχνικούς ελέγχους είναι:

-- Τα Δημόσια Κ.Τ.Ε.Ο., ως δημόσιοι φορείς, αποτελούν οργανικές μονάδες των Γενικών Διευθύνσεων Μεταφορών και Επικοινωνιών των Περιφερειών της Χώρας, που συγκροτούνται βάσει του ν. 3852/2010 (Α’87) «Νέα Αρχιτεκτονική της Αυτοδιοίκησης και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης – Πρόγραμμα Καλλικράτης» και των κατ’ εξουσιοδότηση αυτού εκδοθέντων προεδρικών διαταγμάτων με τα οποία καταρτίστηκαν οι οργανισμοί Οργάνωσης και Λειτουργίας των Περιφερειών της Χώρας.

-- Τα Ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο., ως ιδιωτικοί φορείς, εξουσιοδοτούνται από τις Υπηρεσίες Μεταφορών και Επικοινωνιών των Περιφερειακών Ενοτήτων της Χώρας, σύμφωνα με τις διατάξεις του κεφαλαίου Β’ του ν. 2963/2001 (Α’ 268) και του άρθρου 3 του ν. 3919/2011 (Α’32), «Αρχή της επαγγελματικής ελευθερίας, κατάργηση αδικαιολόγητων περιορισμών στην πρόσβαση και άσκηση επαγγελμάτων».

2. Προκειμένου να τηρούνται οι ελάχιστες απαιτήσεις όσον αφορά τη διαχείριση της ποιότητας, τα Δημόσια και Ιδιωτικά Κέντρα Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων (Κ.Τ.Ε.Ο.) πιστοποιούνται, σύμφωνα με τα οριζόμενα στις διατάξεις του άρθρου 185 του ν. 4070/2012 (Α’82), κατά το πρότυπο ΕΛΟΤ ΕΝ ISO 9001. Η πιστοποίηση των ΚΤΕΟ κατά το υπόψη πρότυπο, διασφαλίζει την ποιότητα, αντικειμενικότητα και αμεροληψία στην παροχή των υπηρεσιών τεχνικού ελέγχου οχημάτων.

Άρθρο 14
(Άρθρο 13 της οδηγίας 2014/45/ΕΚ)
Ελεγκτές

1. Ο τεχνικός έλεγχος διενεργείται από ελεγκτές οι οποίοι ανταποκρίνονται στις ελάχιστες απαιτήσεις ικανοτήτων και εκπαίδευσης που καθορίζονται στο παράρτημα ΙV και είναι εφοδιασμένοι με ισχύον πιστοποιητικό ελεγκτή που τους έχει χορηγηθεί σύμφωνα με τις διατάξεις της υπ’ αριθμ. 7737/939/13 (Β΄302) «Επιμόρφωση και πιστοποίηση του ελεγκτικού προσωπικού των Δημοσίων και Ιδιωτικών ΚΤΕΟ» απόφασης, όπως κάθε φορά ισχύει.

2. Οι αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών χορηγούν πιστοποιητικό στους ελεγκτές που πληρούν τις ελάχιστες απαιτήσεις ικανοτήτων και εκπαίδευσης. Το εν λόγω πιστοποιητικό περιέχει τουλάχιστον τις πληροφορίες που αναφέρονται στο παράρτημα ΙV σημείο 3.

3. Οι ελεγκτές οι οποίοι απασχολούνται στα ΚΤΕΟ της Χώρας ή είναι κάτοχοι ισχύοντος πιστοποιητικού ελεγκτή, μέχρι και την 20ή Μαΐου 2018, απαλλάσσονται των απαιτήσεων του σημείου 1 του παραρτήματος ΙV.

4. Κατά τη διενέργεια τεχνικού ελέγχου, οι ελεγκτές δεν πρέπει να αντιμετωπίζουν σύγκρουση συμφερόντων, ούτως ώστε να διασφαλίζεται ότι η αρμόδια αρχή έχει την πεποίθηση ότι τηρείται ένα υψηλό επίπεδο αμεροληψίας και αντικειμενικότητας.

5. Το πρόσωπο που προσκόμισε το όχημα για τεχνικό έλεγχο ενημερώνεται για τυχόν ελλείψεις που διαπιστώθηκαν στο όχημα και οι οποίες είναι αναγκαίο να επισκευαστούν.

6. Τα αποτελέσματα του τεχνικού ελέγχου είναι δυνατόν να τροποποιούνται από τα ΚΤΕΟ, ύστερα από εντολή των εποπτικών φορέων ή σύμφωνα με τη διαδικασία που ορίζεται από διατάξεις που εκδίδονται από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, όταν τα ευρήματα του τεχνικού ελέγχου είναι προφανώς λανθασμένα.

Άρθρο 15
(Άρθρο 14 της οδηγίας 2014/45/ΕΚ)
Εποπτεία των κέντρων τεχνικού ελέγχου

1. Η εποπτεία των κέντρων τεχνικού ελέγχου εξασφαλίζεται από τους κάτωθι φορείς:

-- το Σώμα Επιθεωρητών – Ελεγκτών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών (Σ.Ε.Ε.Υ.Μ.Ε.).

-- τις αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.
-- τις Διευθύνσεις Μεταφορών και Επικοινωνιών των Περιφερειακών Ενοτήτων των Περιφερειών της Χώρας.
-- τα όργανα της Φορολογικής Διοίκησης, καθώς και τα άλλα όργανα που ορίζονται από το Υπουργείο Οικονομικών.

2. Ο Εποπτικός φορέας εκτελεί τουλάχιστον τα καθήκοντα που προβλέπονται στο παράρτημα V σημείο 1 και πληροί τις απαιτήσεις των σημείων 2 και 3 του εν λόγω παραρτήματος.

Οι κανόνες και οι διαδικασίες που αφορούν την οργάνωση, τα καθήκοντα και τις απαιτήσεις, συμπεριλαμβανομένων των απαιτήσεων ανεξαρτησίας, που ισχύουν για το προσωπικό των εποπτικών φορέων καθορίζονται σύμφωνα με τις διατάξεις της υπ’ αριθμ. 3326/212/15 (158 Β΄) «Καθορισμός των οργάνων ελέγχου των Δημόσιων και Ιδιωτικών ΚΤΕΟ, της διαδικασίας επιβολής των κυρώσεων που επιβάλλονται στους φορείς Ιδιωτικών ΚΤΕΟ, καθώς και των κριτηρίων επιμέτρησης των κυρώσεων για παραβάσεις που αφορούν ελλείψεις οχημάτων ή παραβάσεις που αφορούν διοικητικής ή οικονομικής φύσης υποχρεώσεις των Ιδιωτικών ΚΤΕΟ, των οργάνων και της διαδικασίας είσπραξης των προστίμων και κάθε άλλου σχετικού θέματος» απόφασης, όπως κάθε φορά ισχύει.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ε’
ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΚΑΙ ΑΝΤΑΛΛΑΓΗ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ

Άρθρο 16
(Άρθρο 15 της οδηγίας 2014/45/ΕΚ)
Διοικητική συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών

1. Το Τμήμα Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων της Διεύθυνσης Ελέγχου Οχημάτων και Εγκαταστάσεων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών ορίζεται εθνικός σύνδεσμος, αρμόδιος για την ανταλλαγή πληροφοριών με τα λοιπά κράτη μέλη και την Επιτροπή όσον αφορά την εφαρμογή της 2014/45/ΕΕ οδηγίας.

2. Το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών διαβιβάζει στην Επιτροπή τα ονόματα και τα στοιχεία επαφής του οικείου συνδέσμου και την ενημερώνει αμελλητί για τυχόν αλλαγές τους.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΣΤ’
ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 17
(Άρθρο 21 της οδηγίας 2014/45/ΕΚ)
Ποινές

Σε περίπτωση διαπίστωσης παραβάσεων των διατάξεων της παρούσας, επιβάλλονται κατά περίπτωση οι κυρώσεις που προβλέπονται:

1. Στον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας που κυρώθηκε με το ν. 2696/1999 (Α’ 57), όπως ισχύει.

2. Στον Ποινικό Κώδικα (π.δ. 283/1985, Α’ 106) όπως ισχύει.

3. Στην υπ’ αριθμ. 3326/212/2015 απόφαση «Καθορισμός των οργάνων ελέγχου των Δημόσιων και Ιδιωτικών ΚΤΕΟ, της διαδικασίας επιβολής των κυρώσεων που επιβάλλονται στους φορείς Ιδιωτικών ΚΤΕΟ, καθώς και των κριτηρίων επιμέτρησης των κυρώσεων για παραβάσεις που αφορούν ελλείψεις οχημάτων ή παραβάσεις που αφορούν διοικητικής ή οικονομικής φύσης υποχρεώσεις των Ιδιωτικών ΚΤΕΟ, των οργάνων και της διαδικασίας είσπραξης των προστίμων και κάθε άλλου σχετικού θέματος» (Β’ 158), όπως ισχύει.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι
ΕΛΑΧΙΣΤΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ
ΚΑΙ ΣΥΝΙΣΤΩΜΕΝΕΣ ΜΕΘΟΔΟΙ ΤΕΧΝΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ

1. ΓΕΝΙΚΑ

Στο παρόν παράρτημα αναφέρονται τα συστήματα και τα κατασκευαστικά στοιχεία του οχήματος που πρέπει να ελέγχονται και αναλύονται οι συνιστώμενες μέθοδοι ελέγχου τους και τα κριτήρια που πρέπει να χρησιμοποιούνται για να καθορίζεται εάν είναι αποδεκτή η τεχνική κατάσταση του οχήματος.

Ο έλεγχος πρέπει να καλύπτει τουλάχιστον τα απαριθμούμενα στο σημείο 3 στοιχεία, εφόσον αφορούν τον εξοπλισμό του οχήματος που υποβάλλεται σε έλεγχο. Ο έλεγχος μπορεί ακόμη να περιλαμβάνει την εξακρίβωση αν τα σχετικά μέρη και κατασκευαστικά στοιχεία του οχήματος ανταποκρίνονται στα απαιτούμενα χαρακτηριστικά ασφάλειας και περιβάλλοντος που ίσχυαν κατά το χρόνο της έγκρισης, ή κατά περίπτωση, του μετεξοπλισμού του οχήματος.

Αν ο σχεδιασμός του οχήματος δεν επιτρέπει την εφαρμογή των μεθόδων ελέγχου του παρόντος παραρτήματος, ο έλεγχος διεξάγεται σύμφωνα με τις συνιστώμενες μεθόδους ελέγχου, ώστε να σχηματίζεται η πεποίθηση ότι τηρούνται στο πλαίσιο αυτό τα πρότυπα ασφαλείας και περιβαλλοντικής προστασίας.

Ο έλεγχος όλων τα απαριθμούμενων κατωτέρω σημείων θεωρείται υποχρεωτικός στα πλαίσια του περιοδικού τεχνικού ελέγχου, εξαιρουμένων όσων φέρουν την επισήμανση «Χ», τα οποία αν και σχετίζονται με την κατάσταση του οχήματος και την καταλληλότητα οδικής χρήσης του, δεν θεωρούνται ουσιώδη στα πλαίσια του τεχνικού ελέγχου.

Τα «αίτια αποτυχίας του ελέγχου» δεν ισχύουν για περιπτώσεις παραπομπής σε απαιτήσεις οι οποίες δεν ήσαν προδιαγεγραμμένες στη σχετική νομοθεσία έγκρισης οχημάτων κατά την πρώτη ταξινόμηση, την πρώτη θέση σε κυκλοφορία ή στις απαιτήσεις σχετικά με τον μετεξοπλισμό.

Όπου προβλέπεται μέθοδος οπτικού ελέγχου, αυτό σημαίνει ότι, πέραν της οπτικής επιθεώρησης των σχετικών σημείων, ο ελεγκτής πρέπει επίσης εάν ενδείκνυται, να τα χειρίζεται, να αξιολογεί τον θόρυβό τους ή να χρησιμοποιεί κάθε άλλο κατάλληλο μέσο ελέγχου χωρίς τη χρήση εξοπλισμού.

2. ΕΚΤΑΣΗ ΤΕΧΝΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ

Ο έλεγχος καλύπτει τουλάχιστον τα εξής πεδία:

0. Ταυτοποίηση του οχήματος
1. Εξοπλισμός πέδησης
2. Σύστημα διεύθυνσης
3. Ορατότητα
4. Εξοπλισμός φωτισμού και ηλεκτρολογικός εξοπλισμός
5. Άξονες, τροχοί, ελαστικά και ανάρτηση
6. Πλαίσιο και εξαρτήματα πλαισίου
7. Λοιπός εξοπλισμός
8. Οχλήσεις
9. Συμπληρωματικοί έλεγχοι για επιβατικά οχήματα των κατηγοριών M_2 και M_3.

3. ΣΗΜΕΙΑ ΚΑΙ ΜΕΘΟΔΟΙ ΤΕΧΝΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ, ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΕΙΨΕΩΝ ΤΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

Ο τεχνικός έλεγχος καλύπτει τουλάχιστον τα σημεία και σε αυτόν χρησιμοποιούνται τα ελάχιστα πρότυπα και οι συνιστώμενες μέθοδοι που περιέχει ο κάτωθι πίνακας.

Για τα συστήματα και τα κατασκευαστικά στοιχεία κάθε οχήματος που υποβάλλονται σε έλεγχο, η αξιολόγηση των ελλείψεων διενεργείται, κατά περίπτωση, σύμφωνα με τα κριτήρια του εν λόγω πίνακα.

Οι ελλείψεις που δεν περιλαμβάνονται στο παρόν παράρτημα αξιολογούνται σύμφωνα με τους κινδύνους που ενέχουν για την οδική ασφάλεια.

Σημείο	Μέθοδος	Αίτια αποτυχίας του ελέγχου	Αξιολόγηση ελλείψεων		
			Δευτερεύουσα	Σοβαρή	Επικίνδυνη
0. ΤΑΥΤΟΠΟΙΗΣΗ ΟΧΗΜΑΤΟΣ					
0.1. Πινακίδες αριθμού κυκλοφορίας (εάν προδιαγράφεται στις απαιτήσεις[1])	Οπτική επιθεώρηση	a) Πινακίδα(-ες) λείπει(-ουν) ή είναι τόσο επισφαλώς στερεωμένη(-ες) που πιθανότατα θα πέσει(-ουν).		X	
		b) Η επιγραφή λείπει ή δεν είναι αναγνώσιμη.		X	
		c) Δεν ανταποκρίνεται στα έγγραφα ή στα μητρώα.		X	
0.2. Αριθμός ταυτοποίησης του οχήματος/πλαισίου/αύξων αριθμός	Οπτική επιθεώρηση	a) Λείπει ή αδύνατον να εξευρεθεί.		X	
		b) Ελλιπής, δυσανάγνωστος, εμφανώς πλαστός ή δεν συμφωνεί με τα έγγραφα του οχήματος.		X	
		c) Δυσανάγνωστα έγγραφα οχήματος ή τυπικές ανακρίβειες	X		
1. ΣΥΣΤΗΜΑ ΠΕΔΗΣΗΣ					
1.1. Μηχανική κατάσταση και λειτουργία					
1.1.1. Στρεφόμενος άξονας ποδομοχλού(πεντάλ)/χειρομοχλού(μανέτα) κύριου συστήματος πέδησης	Οπτική επιθεώρηση των κατασκευαστικών στοιχείων ενόσω λειτουργεί το σύστημα πέδησης. Σημείωση: Οχήματα με υποβοηθούμενα συστήματα πέδησης πρέπει να ελέγχονται με τον κινητήρα εκτός λειτουργίας.	a) Στρεφόμενος άξονας πολύ σφικτός.		X	
		b) Υπερβολική φθορά ή τζόγος.		X	

1.1.2.Κατάσταση και διαδρομή του ποδομοχλού(πεντάλ)/χειρομοχλού(μανέτα) κύριου συστήματος πέδησης	Οπτική επιθεώρηση των κατασκευαστικών στοιχείων ενόσω λειτουργεί το σύστημα πέδησης Σημείωση: Οχήματα με υποβοηθούμενα συστήματα πέδησης πρέπει να ελέγχονται με τον κινητήρα εκτός λειτουργίας.	a)Υπερβολική ή ανεπαρκής ελεύθερη διαδρομή.		X	
		b)Η πέδηση δεν διακόπτεται σωστά μετά την παύση της επενέργειας στο σύστημα.	X		
		Αν επηρεάζεται η λειτουργία του.		X	
		c)Το αντιολισθητικό κάλυμμα του ποδομοχλού πέδησης δεν υπάρχει, είναι χαλαρό ή έχει υποστεί λείανση λόγω φθοράς.		X	
1.1.3.Αντλία κενού ή αερο-συμπιεστής και δοχεία (αεροφυλάκια)	Οπτική επιθεώρηση των κατασκευαστικών στοιχείων υπό φυσιολογική πίεση λειτουργίας. Ελέγχεται η χρονική διάρκεια που απαιτείται ώστε η υποπίεση ή η πίεση του αέρα να φθάσει σε τιμή ασφαλούς λειτουργίας, καθώς και η λειτουργία της προειδοποιητικής διάταξης, της προστατευτικής βαλβίδας πολλαπλών κυκλωμάτων και της ανακουφιστικής βαλβίδας πίεσης.	a)Ανεπαρκής πίεση/υποπίεση για τουλάχιστον: τέσσερις επαναλαμβανόμενες πεδήσεις μετά την ενεργοποίηση της προειδοποιητικής διάταξης (ή μετά την ένδειξη επικίνδυνης τιμής στο μανόμετρο):		X	
		δύο επαναλαμβανόμενες πεδήσεις μετά την ενεργοποίηση της προειδοποιητικής διάταξης (ή μετά την ένδειξη επικίνδυνης τιμής στο μανόμετρο).			X
		b)Ο χρόνος που παρέρχεται μέχρις ότου η πίεση/υποπίεση ανέλθει σε τιμή ασφαλούς λειτουργίας[1] είναι υπερβολικός, σε σχέση με τις απαιτήσεις.		X	
		c)Δεν λειτουργεί η προστατευτική βαλβίδα πολλαπλών κυκλωμάτων		X	

		ή η ανακουφιστική βαλβίδα πίεσης.			
		d) Διαρροή αέρα που προκαλεί σημαντική πτώση πίεσης ή αισθητές διαρροές αέρα.		X	
		e) Εξωτερική βλάβη που πιθανώς επηρεάζει τη λειτουργία του συστήματος πέδησης.		X	
		Οι επιδόσεις της πέδης έκτακτης ανάγκης (δευτερεύουσας) δεν πληρούνται.			X
1.1.4. Διάταξη προειδοποίησης χαμηλής πίεσης - μανόμετρο	Έλεγχος λειτουργίας.	Κακή ή ελαττωματική λειτουργία του μανομέτρου ή της διάταξης προειδοποίησης χαμηλής πίεσης.	X		
		Μη αναγνωρίσιμη χαμηλή πίεση.		X	
1.1.5. Χειροκίνητη βαλβίδα ελέγχου της πέδησης	Οπτική επιθεώρηση των κατασκευαστικών στοιχείων ενόσω λειτουργεί το σύστημα πέδησης.	a) Ρωγμές, βλάβες ή υπερβολική φθορά του χειριστηρίου.		X	
		b) Επισφαλής λειτουργία του χειριστηρίου ή της ίδιας της βαλβίδας.		X	
		c) Χαλαρές συνδέσεις ή διαρροές στο σύστημα.		X	
		d) Μη ικανοποιητική λειτουργία.		X	
1.1.6. Μηχανισμός ενεργοποίησης πέδης στάθμευσης, μοχλός χειρισμού, επίσχεστρο (καστάνια) της πέδης στάθμευσης, ηλεκτρονική πέδη στάθμευσης	Οπτική επιθεώρηση των κατασκευαστικών στοιχείων ενόσω λειτουργεί το σύστημα πέδησης.	a) Η καστάνια δεν συγκρατεί ορθώς.		X	
		b) Φθορά στον άξονα περιστροφής του μοχλού ή του μηχανισμού της καστάνιας του μοχλού.	X		

		Υπερβολική φθορά.		X	
		c)Υπερβολική διαδρομή του μοχλού χειρισμού λόγω κακής ρύθμισης.		X	
		d)Ο μηχανισμός ενεργοποίησης λείπει, έχει βλάβη ή είναι εκτός λειτουργίας.		X	
		e)Ελλιπής λειτουργία, ο προειδοποιητικός δείκτης δείχνει δυσλειτουργία.		X	
1.1.7.Βαλβίδες συστήματος πέδησης (ποδοβαλβίδες, βαλβίδες αποσυμπίεσης, ρυθμιστές πίεσης)	Οπτική επιθεώρηση των κατασκευαστικών στοιχείων ενόσω λειτουργεί το σύστημα πέδησης.	a)Βλάβη βαλβίδας ή υπερβολική διαρροή αέρα.		X	
		Αν επηρεάζεται η λειτουργία του.			X
		b)Υπερβολική εκροή λαδιού από τον αεροσυμπιεστή.	X		
		c)Βαλβίδα επισφαλής ή ανεπαρκώς στερεωμένη.		X	
		d)Εκροή ή διαρροή υδραυλικού υγρού.		X	
		Αν επηρεάζεται η λειτουργία του.			X
1.1.8.Σύνδεσμοι (ρακόρ) για σύστημα πέδησης ρυμουλκούμενου (ηλεκτρική ή πνευματική σύνδεση)	Αποσύνδεση και επανασύνδεση όλων των συνδέσμων (ρακόρ) μεταξύ του έλκοντος οχήματος και του ρυμουλκουμένου.	a)Ελαττωματική στρόφιγγα διακοπής ή βαλβίδα αυτόματου κλεισίματος.	X		
		Αν επηρεάζεται η λειτουργία του.		X	
		b)Επισφαλής ή ανεπαρκώς στερεωμένη στρόφιγγα διακοπής ή	X		

		βαλβίδα. Αν επηρεάζεται η λειτουργία του.		X	
		c) Υπερβολικές διαρροές.		X	
		Αν επηρεάζεται η λειτουργία του.			X
		d) Δεν λειτουργεί σωστά.		X	
		Μη ορθή λειτουργία πέδης.			X
1.1.9.Δοχείο αποταμίευσης ενέργειας/αεροφυλάκιο	Οπτική επιθεώρηση.	a) Ελαφρά βλάβη ή ελαφρά διάβρωση δοχείου.	X		
		Σοβαρή βλάβη δοχείου, διάβρωση ή διαρροές.		X	
		b) Επηρεάζεται η λειτουργία του συστήματος αποστράγγισης.	X		
		Δεν λειτουργεί το σύστημα αποστράγγισης.		X	
		c) Επισφαλής ή ανεπαρκής στερέωση του δοχείου.		X	
1.1.10.Σύστημα υποβοήθησης της πέδησης (σερβομηχανισμοί), κεντρικός κύλινδρος (για υδραυλικά συστήματα)	Οπτική επιθεώρηση των κατασκευαστικών στοιχείων ενόσω λειτουργεί το σύστημα πέδησης, αν είναι δυνατόν.	a) Ελαττωματική ή αναποτελεσματική λειτουργία του σερβομηχανισμού.		X	
		Αν δεν λειτουργεί.			X
		b) Ελαττωματικός κεντρικός κύλινδρος, αλλά λειτουργεί ακόμη η πέδη.		X	
		Βλάβη ή διαρροή κεντρικού κυλίνδρου.			X
		c) Επισφαλής κεντρικός κύλινδρος, αλλά λειτουργεί ακόμη η πέδη.		X	
					X

		Επισφαλής κεντρικός κύλινδρος.			
		d)Ανεπαρκής ποσότητα υγρού πέδησης κάτω της ελάχιστης ένδειξης.	X		
		Ποσότητα υγρού πέδησης σημαντικά κάτω της ελάχιστης ένδειξης.		X	
		Μη ορατό υγρό πέδησης.			X
		e)Δεν υπάρχει κάλυμμα στο δοχείο του κεντρικού κυλίνδρου.	X		
		f)Η ενδεικτική λυχνία υγρού πέδησης παραμένει συνεχώς αναμμένη ή είναι ελαττωματική.	X		
		g)Δεν λειτουργεί άρτια η διάταξη προειδοποίησης για πτώση της στάθμης του υγρού πέδησης.	X		
1.1.11.Άκαμπτοι σωλήνες συστήματος πέδησης	Οπτική επιθεώρηση των κατασκευαστικών στοιχείων ενόσω λειτουργεί το σύστημα πέδησης, αν είναι δυνατόν.	a)Σημαντικός κίνδυνος βλάβης ή θραύσης.			X
		b)Διαρροές από σωλήνες ή συνδέσεις (για συστήματα πέδησης με πεπιεσμένο αέρα).		X	
		Διαρροές από σωλήνες ή συνδέσεις (για υδραυλικά συστήματα πέδησης).			X
		c)Βλάβες ή υπερβολική διάβρωση σωλήνων.		X	
		Δυσμενής επιρροή στη λειτουργία της πέδησης εξαιτίας εμπλοκής ή			X

		άμεσου κινδύνου διαρροής.			
		d) Εσφαλμένη τοποθέτηση σωλήνων.	X		
		Κίνδυνος βλάβης.		X	
1.1.12. Εύκαμπτοι σωλήνες συστήματος πέδησης	Οπτική επιθεώρηση των κατασκευαστικών στοιχείων ενόσω λειτουργεί το σύστημα πέδησης, αν είναι δυνατόν.	a) Σημαντικός κίνδυνος βλάβης ή θραύσης.			X
		b) Βλάβη των εύκαμπτων σωλήνων, με σημεία τριβής, με συστροφή ή με ανεπαρκές μήκος.	X		
		Βλάβη των εύκαμπτων σωλήνων, με σημεία τριβής.		X	
		c) Διαρροές από σωλήνες ή συνδέσεις (για συστήματα πέδησης με πεπιεσμένο αέρα).		X	
		Διαρροές από σωλήνες ή συνδέσεις (για υδραυλικά συστήματα πέδησης).			X
		d) Υπερβολική διόγκωση των σωλήνων όταν τίθενται υπό πίεση.		X	
		Βλάβη περιβλήματος.			X
		e) Πορώδεις εύκαμπτοι σωλήνες.		X	
1.1.13. Παρεμβύσματα φρένων	Οπτική επιθεώρηση. (ένδειξης ελάχιστου)	a) Επενδύσεις ή τακάκια υπερβολικά φθαρμένα (έχει φτάσει στην ένδειξη ελάχιστο).		X	
		Επενδύσεις ή τακάκια υπερβολικά φθαρμένα (ελάχιστη ένδειξη μη ορατή).			X
		b) Λερωμένες επενδύσεις ή τακάκια			

		(λάδια, γράσο κ.λπ.). Μη ορθή λειτουργία πέδης.		X	 X
		c)Λείπουν επενδύσεις ή τακάκια ή είναι λάθος τοποθετημένα.			X
1.1.14. Τύμπανα (ταμπούρα), δισκόφρενα	Οπτική επιθεώρηση.	a)Τύμπανο (ταμπούρο) ή δίσκος φθαρμένα, Τύμπανο (ταμπούρο) ή δίσκος υπερβολικά φθαρμένο, ή χαραγμένο ή ρηγματωμένο, επισφαλές ή σπασμένο.		X	 X
		b)Τύμπανα ή δίσκοι λερωμένοι (λάδια, γράσο κ.λπ.). Μη ορθή λειτουργία πέδης.		X	 X
		c) Λείπει τύμπανο ή δίσκος			X
		d)Επισφαλής στερέωση της πλάκας στήριξης.		X	
1.1.15.Καλώδια (συρματόσχοινα), ράβδοι, μοχλοί, συνδέσεις συστήματος πέδησης	Οπτική επιθεώρηση των κατασκευαστικών στοιχείων ενόσω λειτουργεί το σύστημα πέδησης, αν είναι δυνατόν.	a)Συρματόσχοινα φθαρμένα ή μπλεγμένα. Μη ορθή λειτουργία πέδης.		X	 X
		b)Υπερβολική φθορά ή διάβρωση αυτών των κατασκευαστικών στοιχείων. Μη ορθή λειτουργία πέδης.		X	 X
		c)Επισφαλές συρματόσχοινο, ράβδος ή σύνδεση.		X	
		d)Ελαττωματικός οδηγός συρματόσχοινων.		X	

		e)Περιορισμένη ελευθερία κίνησης του συστήματος πέδησης.		X	
		f)Αφύσικη μετατόπιση των μοχλών/συνδέσεων, εξαιτίας κακής ρύθμισης ή υπερβολικής φθοράς.		X	
1.1.16.Κύλινδροι πέδησης (περιλαμβάνονται τα συστήματα πέδησης με ελατήρια και οι υδραυλικοί κύλινδροι)	Οπτική επιθεώρηση των κατασκευαστικών στοιχείων ενόσω λειτουργεί το σύστημα πέδησης, αν είναι δυνατόν.	a)Κύλινδροι πέδησης με ρωγμές ή βλάβες.		X	
		Μη ορθή λειτουργία πέδης.			X
		b)Διαρροές από κύλινδρο πέδησης.		X	
		Μη ορθή λειτουργία πέδης.			X
		c)Επισφαλής ή ανεπαρκώς στερεωμένος κύλινδρος πέδησης.		X	
		Μη ορθή λειτουργία πέδης.			X
		d)Υπερβολικά διαβρωμένος κύλινδρος πέδησης.		X	
		Πιθανόν να ραγίσει			X
		e)Ανεπαρκής ή υπερβολική διαδρομή του εμβόλου λειτουργίας ή της μεμβράνης.		X	
		Μη ορθή λειτουργία πέδης (ανεπαρκής ελεύθερη μετατόπιση).			X
		f)Φθαρμένο το κάλυμμα προστασίας από τη σκόνη.	X		
		Λείπει ή είναι κατεστραμμένο το κάλυμμα προστασίας από τη σκόνη.		X	

1.1.17.Βαλβίδα αυτόματης προσαρμογής της πέδησης στο φορτίο	Οπτική επιθεώρηση των κατασκευαστικών στοιχείων ενόσω λειτουργεί το σύστημα πέδησης, αν είναι δυνατόν.	a) Ελαττωματική σύνδεση.		X	
		b) Εσφαλμένη ρύθμιση σύνδεσης.		X	
		c) Βαλβίδα «κολλημένη» ή εκτός λειτουργίας (σε λειτουργία ABS).		X	
		Βαλβίδα «κολλημένη» ή εκτός λειτουργίας.			X
		d) Λείπει η βαλβίδα (εάν προβλέπεται).			X
		e) Λείπει η πινακίδα δεδομένων.	X		
		f) Δεδομένα δυσανάγνωστα ή δεν πληρούν τις απαιτήσεις[1]	X		
1.1.18.Αυτόματοι-έκκεντροι μοχλοί ρύθμισης και δείκτες	Οπτική επιθεώρηση.	a) Ο μοχλός ρύθμισης έχει βλάβη, έχει «κολλήσει» ή παρουσιάζει αφύσικη μετατόπιση, υπερβολική φθορά ή εσφαλμένη ρύθμιση.		X	
		b) Ελαττωματικός μοχλός ρύθμισης.		X	
		c) Εσφαλμένη εγκατάσταση ή εσφαλμένη αντικατάσταση.		X	
1.1.19.Σύστημα πέδης διαρκείας (όταν υπάρχει ή απαιτείται)	Οπτική επιθεώρηση.	a) Επισφαλείς συνδέσεις ή στερεώσεις.	X		
		Μη ορθή λειτουργία πέδης.		X	
		b) Το σύστημα προφανώς είναι ελαττωματικό ή λείπει.		X	
1.1.20.Αυτόματη λειτουργία πεδών ρυμουλκούμενου	Αποσύνδεση ζεύξης πέδησης μεταξύ του έλκοντος οχήματος και του ρυμουλκουμένου.	Η πέδη ρυμουλκουμένου δεν ενεργοποιείται αυτομάτως όταν αποσυνδέεται η ζεύξη.			X
1.1.21. Πλήρες σύστημα πέδησης	Οπτική επιθεώρηση	a) Εξωτερικές βλάβες ή υπερβολική			

		διάβρωση άλλων διατάξεων του συστήματος (π.χ. αντλία αντιψυκτικού, ξηραντήρας αέρα κ.λπ.) κατά τρόπο που επηρεάζεται δυσμενώς το σύστημα πέδησης.		X	
		Μη ορθή λειτουργία πέδης.			X
		b)Υπερβολική διαρροή αέρα ή αντιψυκτικού.	X		
		Μη ορθή λειτουργία του συστήματος.		X	
		c)Επισφαλής ή ακατάλληλη στερέωση οποιουδήποτε κατασκευαστικού στοιχείου.		X	
		d)Επισφαλής τροποποίηση οποιουδήποτε κατασκευαστικού στοιχείου[3]		X	
		Μη ορθή λειτουργία πέδης.			X
1.1.22.Συνδέσεις διενέργειας δοκιμών (αναμονές, όταν έχουν τοποθετηθεί ή απαιτούνται)	Οπτική επιθεώρηση	a) Λείπουν.		X	
		b) Βλάβη	X		
		Αδύνατον να χρησιμοποιηθούν ή παρουσιάζουν διαρροή.		X	
1.1.23. Πέδη αδρανείας	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας.	Ανεπαρκής απόδοση.		X	

1.2 Επιδόσεις και απόδοση κύριου συστήματος πέδησης						
1.2.1. Επιδόσεις	Κατά τη δοκιμή σε φρενόμετρο ή, σε περίπτωση αδυναμίας εκτέλεσης, κατά τη δοκιμή σε οδό, αυξάνοντας σταδιακά την πέδηση μέχρι τη μέγιστη δύναμη.	a) Ανεπαρκής δύναμη πέδησης σε έναν ή περισσότερους τροχούς. Έλλειψη πέδησης σε έναν ή περισσότερους τροχούς.		X	X
		b) Η δύναμη πέδησης σε οποιονδήποτε τροχό είναι μικρότερη από το 70 % της μέγιστης δύναμης που καταγράφεται σε άλλο τροχό του ιδίου άξονα. Στη περίπτωση δοκιμής σε οδό υπερβολική απόκλιση του οχήματος από την ευθεία γραμμή. Η δύναμη πέδησης σε οποιοδήποτε τροχό είναι μικρότερη από το 50 % της μέγιστης δύναμης που καταγράφεται σε άλλο τροχό του ιδίου άξονα στη περίπτωση διευθυντηρίων αξόνων.		X	X
		c) Μη βαθμιαία μεταβολή της δύναμης πέδησης (απότομη εμπλοκή).		X	
		d) Υπερβολική υστέρηση στη λειτουργία της πέδησης σε οποιονδήποτε τροχό.		X	
		e) Υπέρμετρη διακύμανση της δύναμης πέδησης κατά τη διάρκεια		X	

		πλήρους περιστροφής τροχού.			
1.2.2. Απόδοση	Δοκιμή σε φρενόμετρο ή, εάν δεν είναι δυνατόν για τεχνικούς λόγους, δοκιμή σε οδό με χρήση καταγραφικού επιβραδυνσιομέτρου, ώστε να καθορίζεται ο λόγος πέδησης σε σχέση με τη μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα ή, στην περίπτωση ημιρυμουλκούμενου, σε σχέση με το άθροισμα των επιτρεπομένων φορτίων ανά άξονα. Όχημα ή ρυμουλκούμενο με μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα μεγαλύτερη των 3,5 τόνων πρέπει να επιθεωρείται σύμφωνα με τα πρότυπα κατά το ISO 21069 ή ισοδύναμες μεθόδους. Οι δοκιμές σε οδό πρέπει να εκτελούνται σε στεγνό οδόστρωμα επίπεδης, ευθείας οδού.	Δεν επιτυγχάνεται τουλάχιστον η ακόλουθη ελάχιστη τιμή (1): 1.Οχήματα που ταξινομήθηκαν για πρώτη φορά μετά την 1/1/2012: — Κατηγορίας M_1: 58 % —Κατηγοριών M_2 και M_3: 50 % — Κατηγορίας N_1: 50 % —Κατηγοριών N_2 και N_3: 50 % —Κατηγοριών O_2, O_3 και O_4: —για ημιρυμουλκούμενα: 45 % (2) -για ρυμουλκούμενα με ράβδο έλξης: 50 %		X	
		2.Οχήματα που ταξινομήθηκαν για πρώτη φορά πριν από την 1/1/2012: —Κατηγοριών M_1, M_2 και M_3: 50 % (3) — Κατηγορίας N_1: 45 % —Κατηγοριών N_2 και N_3: 43 % (4) —Κατηγοριών O_2, O_3 και O_4: 40 % (5)		X	
		3.Άλλες κατηγορίες Κατηγοριών L (και οι δυο πέδες μαζί): — Κατηγορίας L1e: 42 %			

		—Κατηγοριών L2e, L6e: 40 % — Κατηγορίας L3e: 50 % — Κατηγορίας L4e: 46 % —Κατηγοριών L5e, L7e: 44 % Κατηγορίας L (πέδη πίσω τροχού): όλες οι κατηγορίες: 25 % της ολικής μάζας του οχήματος Για ποσοστό κάτω του 50 % των ανωτέρω τιμών.		X	X
1.3. Επιδόσεις και απόδοση της πέδης έκτακτης ανάγκης (δευτερεύουσας, εφόσον βασίζεται σε ξεχωριστό σύστημα).					
1.3.1. Επιδόσεις	Εάν το σύστημα πέδησης έκτακτης ανάγκης είναι ξεχωριστό από το κύριο σύστημα πέδησης, χρησιμοποιείται η μέθοδος που προσδιορίζεται στο σημείο 1.2.1.	a)Ανεπαρκής δύναμη πέδησης σε έναν ή περισσότερους τροχούς. Έλλειψη πέδησης σε έναν ή περισσότερους τροχούς.		X	X
		b)Η δύναμη πέδησης σε οποιονδήποτε τροχό είναι μικρότερη από το 70 % της μέγιστης δύναμης που καταγράφεται σε άλλο τροχό του ιδίου άξονα. Στην περίπτωση δοκιμής στη οδό, υπερβολική απόκλιση του οχήματος από την ευθεία γραμμή Η δύναμη πέδησης σε οποιοδήποτε τροχό είναι μικρότερη από το 50 % της		X	X

		μέγιστης δύναμης που καταγράφεται σε άλλο τροχό του ιδίου άξονα στη περίπτωση διευθυντηρίων αξόνων			
		c)Μη βαθμιαία μεταβολή της δύναμης πέδησης (απότομη εμπλοκή).		X	
1.3.2. Απόδοση	Εάν το σύστημα πέδησης έκτακτης ανάγκης είναι ξεχωριστό από το κύριο σύστημα πέδησης, χρησιμοποιείται η μέθοδος που προσδιορίζεται στο σημείο 1.2.2.	Η δύναμη πέδησης είναι μικρότερη από το 50 % (6) της επίδοσης του κύριου συστήματος πέδησης που ορίζεται στο σημείο 1.2.2 σε σχέση με τη μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα.		X	
		Επιτυγχάνεται ποσοστό κάτω του 50 % της ανωτέρω δύναμης πέδησης.			X
1.4. Επιδόσεις και απόδοση της πέδης στάθμευσης					
1.4.1. Επιδόσεις	Ενεργοποίηση της πέδης σε δοκιμή στο φρενόμετρο.	Η πέδη δεν επενεργεί σε μία πλευρά ή, στη περίπτωση δοκιμής σε οδό, το όχημα παρεκκλίνει υπέρμετρα από ευθεία πορεία.		X	
		Επιτυγχάνεται λιγότερο του 50 % της δύναμης πέδησης του σημείου 1.4.2 σε σχέση με τη μάζα του οχήματος κατά τον έλεγχο			X
1.4.2. Απόδοση	Δοκιμή σε φρενόμετρο. Αν αυτό είναι ανέφικτο, δοκιμή σε οδό με χρήση αναγραφικού ή καταγραφικού επιβραδυνσιομέτρου ή με το	Για όλες τις κατηγορίες οχημάτων δεν επιτυγχάνεται ο ελάχιστος λόγος πέδησης 16 % σε σχέση με τη μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα ή, στην περίπτωση των μηχανοκίνητων		X	

	όχημα σε κατωφέρεια γνωστής κλίσης.	οχημάτων 12 % σε σχέση με τη μέγιστη επιτρεπόμενη συνδυασμένη μάζα του οχήματος, αναλόγως ποια τιμή είναι ο μεγαλύτερη. Επιτυγχάνεται ποσοστό κάτω του 50 % των ανωτέρω τιμών.			X
1.5.Επιδόσεις του συστήματος πέδησης διαρκείας	Οπτική επιθεώρηση και, αν είναι δυνατόν, δοκιμή κατά πόσον λειτουργεί το σύστημα.	a)Η απόδοση της πέδησης δεν μεταβάλλεται προοδευτικά (δεν εφαρμόζεται σε συστήματα πέδησης με ανάσχεση των καυσαερίων).		X	
		b) Το σύστημα δεν λειτουργεί.		X	
1.6.Σύστημα αντιεμπλοκής των τροχών κατά την πέδηση (ABS)	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος της διάταξης προειδοποίησης ή/και χρησιμοποιώντας την ηλεκτρονική διεπαφή του οχήματος.	a)Ελαττωματική λειτουργία της διάταξης προειδοποίησης.		X	
		b)Στη διάταξη προειδοποίησης εμφαίνεται κακή λειτουργία του συστήματος .		X	
		c)Λείπουν ή έχουν βλάβες οι αισθητήρες στροφών τροχού.		X	
		d) Βλάβες στην καλωδίωση.		X	
		e)Λείπουν ή έχουν βλάβη άλλα κατασκευαστικά στοιχεία.		X	
		f)Το σύστημα δείχνει βλάβη μέσω της ηλεκτρονικής διεπαφής του οχήματος.		X	
1.7.Σύστημα Πέδησης με ηλεκτρονική κατανομή της δύναμης πέδησης (EBS)	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος της διάταξης προειδοποίησης ή/και χρησιμοποιώντας την	a)Ελαττωματική λειτουργία της διάταξης προειδοποίησης.		X	
		b)Στη διάταξη προειδοποίησης		X	

	ηλεκτρονική διεπαφή του οχήματος.	εμφαίνεται κακή λειτουργία του συστήματος .			
		c)Το σύστημα δείχνει βλάβη μέσω της ηλεκτρονικής διεπαφής του οχήματος		X	
1.8. Υγρό φρένων	Οπτική επιθεώρηση	Ακάθαρτο ή ιζηματώδες υγρό φρένων.		X	
		Άμεσος κίνδυνος αστοχίας.			X
2. ΣΥΣΤΗΜΑ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗΣ					
2.1. Μηχανική κατάσταση					
2.1.1.Κατάσταση του συστήματος διεύθυνσης	Ενώ το όχημα είναι πάνω από λάκκο κατόπτευσης ή ανυψωμένο σε ανυψωτήρα και οι τροχοί του δεν ακουμπούν το έδαφος ή επικάθονται σε παλινδρομούσες πλάκες, στρέφεται το τιμόνι απ’ άκρο σε άκρο. Οπτική επιθεώρηση της λειτουργίας του συστήματος διεύθυνσης.	a)Δυσχέρεια χειρισμού του συστήματος διεύθυνσης.		X	
		b)Στρεβλωμένη άτρακτος του ατέρμονος κοχλία ή φθαρμένες αυλακώσεις.		X	
		Μη ορθή λειτουργία.			X
		c)Υπέρμετρη φθορά της ατράκτου του ατέρμονος κοχλία.		X	
		Μη ορθή λειτουργία.			X
		d)Υπέρμετρος τζόγος της ατράκτου του ατέρμονος κοχλία.		X	
		Μη ορθή λειτουργία.			X
		e) Διαρροές.	X		

		Σχηματισμός σταγονιδίων.		X	
2.1.2.Στερέωση του κιβωτίου (πυξίδα) του συστήματος διεύθυνσης	Ενώ το όχημα είναι πάνω από λάκκο κατόπτευσης ή ανυψωμένο σε ανυψωτήρα και οι τροχοί του επικάθονται στο έδαφος, στρέφεται δεξιόστροφα και αριστερόστροφα το τιμόνι, ή χρησιμοποιείται ειδικά ρυθμισμένο τζογόμετρο. Οπτική επιθεώρηση της στερέωσης του κιβωτίου του συστήματος διεύθυνσης στο πλαίσιο.	a)Η πυξίδα του συστήματος διεύθυνσης δεν είναι σωστά στερεωμένη.		X	
		Στερεώσεις επικίνδυνα χαλαρές ή ορατή σχετική μετατόπιση του πλαισίου/αμαξώματος.			X
		b)Έχουν διευρυνθεί οι οπές στερέωσης στο πλαίσιο.		X	
		Επηρεάζονται σοβαρά οι στερεώσεις.			X
		c)Λείπουν ή είναι ραγισμένοι οι κοχλίες στερέωσης.		X	
		Επηρεάζονται σοβαρά οι στερεώσεις.			X
		d)Ραγισμένη πυξίδα του συστήματος διεύθυνσης.		X	
		Έχει επηρεαστεί η σταθερότητα ή η στερέωση της πυξίδας			X
2.1.3.Κατάσταση των ράβδων συνδέσεων του συστήματος διεύθυνσης	Ενώ το όχημα είναι πάνω από λάκκο κατόπτευσης ή ανυψωμένο σε ανυψωτήρα και οι τροχοί του επικάθονται στο έδαφος, στρέφεται δεξιόστροφα και αριστερόστροφα το τιμόνι, ή χρησιμοποιείται ειδικά ρυθμισμένο τζογόμετρο. Οπτική επιθεώρηση των εξαρτημάτων	a)Σχετική μετατόπιση μεταξύ των εξαρτημάτων που πρέπει να επιδιορθωθεί.		X	
		Υπέρμετρη μετατόπιση (τζόγος) ή πιθανή αποσύνδεση			X
		b)Υπέρμετρη φθορά των αρθρώσεων.		X	
		Πολύ σοβαρός κίνδυνος			

	του συστήματος διεύθυνσης για φθορά, θραύση και στερέωση.	αποσύνδεσης.			X
		c) Ρωγμές ή παραμόρφωση οποιουδήποτε εξαρτήματος.		X	
		Επηρεάζεται η λειτουργία.			X
		d) Απουσία διατάξεων ασφάλισης.		X	
		e) Απευθυγράμμιση των εξαρτημάτων (π.χ. ράβδων ή βραχίονα σύνδεσης των περιστρεφόμενων τροχών).		X	
		f) Μη ασφαλής τροποποίηση[3].		X	
		Επηρεάζεται η λειτουργία.			X
		g) Κατεστραμμένο ή φθαρμένο το κάλυμμα προστασίας από τη σκόνη.	X		
		Λείπει ή είναι πολύ φθαρμένο το κάλυμμα προστασίας από τη σκόνη.		X	
2.1.4. Λειτουργία των ράβδων σύνδεσης του συστήματος διεύθυνσης	Ενώ το όχημα είναι πάνω από λάκκο κατόπευσης ή ανυψωμένο σε ανυψωτήρα και οι τροχοί του επικάθονται στο έδαφος, στρέφεται δεξιόστροφα και αριστερόστροφα το τιμόνι, ή χρησιμοποιείται ειδικά ρυθμισμένο τζογόμετρο. Οπτική επιθεώρηση των εξαρτημάτων του συστήματος διεύθυνσης για φθορά, θραύση και στερέωση.	a) Οι κινούμενες ράβδοι του συστήματος διεύθυνσης έρχονται σε επαφή με σταθερά τμήματα του πλαισίου.		X	
		b) Δεν λειτουργούν ή λείπουν οι αναστολείς (στοπ) στο σύστημα διεύθυνσης.		X	
2.1.5. Υποβοηθούμενη διεύθυνση	Ελέγχεται το σύστημα	a) Διαρροή υγρού ή μη ορθή		X	

(σερβομηχανισμός)	διεύθυνσης για διαρροές και η στάθμη στο δοχείο υδραυλικού υγρού (εάν είναι ορατή). Ενώ οι τροχοί του οχήματος επικάθονται στο έδαφος και ο κινητήρας λειτουργεί, ελέγχεται κατά πόσον λειτουργεί το σύστημα υποβοήθησης της διεύθυνσης.	λειτουργία.			
		b)Ανεπαρκής ποσότητα υγρού πέδησης (κάτω της ελάχιστης ένδειξης)	X		
		Ανεπαρκές δοχείο.		X	
		c)Ο μηχανισμός δεν λειτουργεί.		X	
		Δεν λειτουργεί το σύστημα διεύθυνσης.			X
		d)Σπασμένος ή επισφαλής μηχανισμός.		X	
		Δεν λειτουργεί το σύστημα διεύθυνσης.			X
		e)Απευθυγράμμιση ή τριβή μεταξύ κατασκευαστικών στοιχείων.		X	
		Δεν λειτουργεί το σύστημα διεύθυνσης.			X
		f)Μη ασφαλής τροποποίηση[3].		X	
		Δεν λειτουργεί το σύστημα διεύθυνσης.			X
		g)Βλάβες, υπέρμετρη φθορά καλωδίων/εύκαμπτων σωλήνων.		X	
		Δεν λειτουργεί το σύστημα διεύθυνσης.			X
2.2. Τιμόνι, κολόνα διεύθυνσης και τιμόνι οδήγησης δικύκλου					
2.2.1.Κατάσταση τιμονιού	Ενώ το όχημα είναι πάνω από	a)Σχετική μετατόπιση μεταξύ			

διεύθυνσης/τιμονιού οδήγησης δικύκλου	λάκκο κατόπευσης ή ανυψωμένο σε ανυψωτήρα και η μάζα του επικάθεται στο έδαφος, ασκείται πίεση και έλξη στο τιμόνι κατά τη φορά της κολόνας και πιέζεται το τιμόνι/το τιμόνι οδήγησης δικύκλου προς διάφορες διευθύνσεις κάθετα στην κολόνα διεύθυνσης/πιρούνι δικύκλου. Οπτική επιθεώρηση του τζόγου και της κατάστασης των ελαστικών συνδέσμων ή των συνδέσμων τύπου Cardan.	τιμονιού και κολόνας είναι ένδειξη χαλαρότητας (λασκάρισμα).		X	
		Πολύ σοβαρός κίνδυνος αποσύνδεσης.			X
		b) Λείπει διάταξη ανάσχεσης στην πλήμνη του τιμονιού.		X	
		Πολύ σοβαρός κίνδυνος αποσύνδεσης.			X
		c) Θραύση ή χαλάρωση της πλήμνης, της στεφάνης ή των ακτίνων του τιμονιού.		X	
		Πολύ σοβαρός κίνδυνος αποσύνδεσης.			X
2.2.2. Κολόνα διεύθυνσης/πιρούνι και σταθεροποιητές συστήματος διεύθυνσης	Ενώ το όχημα είναι πάνω από λάκκο κατόπευσης ή ανυψωμένο σε ανυψωτήρα και η μάζα του επικάθεται στο έδαφος, ασκείται πίεση και έλξη στο τιμόνι κατά τη φορά της κολόνας και πιέζεται το τιμόνι /το τιμόνι οδήγησης δικύκλου προς διάφορες διευθύνσεις κάθετα στην κολόνα διεύθυνσης/το πιρούνι δικύκλου. Οπτική επιθεώρηση του τζόγου και της κατάστασης των ελαστικών συνδέσμων ή των συνδέσμων τύπου Cardan.	a) Υπέρμετρη προς τα πάνω ή κάτω μετατόπιση του κέντρου της πλήμνης του τιμονιού.		X	
		b) Υπέρμετρη ακτινική μετατόπιση της κορυφής της κολόνας ως προς τον άξονα της κολόνας.		X	
		c) Φθαρμένος ελαστικός σύνδεσμος.		X	
		d) Ελαττωματική σύνδεση		X	
		Πολύ σοβαρός κίνδυνος αποσύνδεσης			X
		e) Μη ασφαλής τροποποίηση[3]			X
2.3. Παίξιμο (τζόγος) τιμονιού	Ενώ το όχημα είναι πάνω από	Υπέρμετρος τζόγος του συστήματος			

	λάκκο κατόπευσης ή ανυψωμένο σε ανυψωτήρα και η μάζα του ασκείται στους τροχούς, με τον κινητήρα, εάν είναι δυνατόν, να λειτουργεί όταν πρόκειται για όχημα με υποβοηθούμενη διεύθυνση και τους τροχούς σε θέση ευθείας πορείας, το τιμόνι στρέφεται ελαφρά δεξιόστροφα και αριστερόστροφα όσο το δυνατόν χωρίς να μετακινηθούν οι τροχοί. Οπτική επιθεώρηση της δυνατότητας ελεύθερης κίνησης.	οδήγησης (για παράδειγμα, η μετατόπιση ενός σημείου της στεφάνης υπερβαίνει κατά το ένα πέμπτο τη διάμετρο του τιμονιού ή δεν τηρεί τις απαιτήσεις) [1].		X	
		Επηρεάζεται η ασφάλεια του συστήματος διεύθυνσης.			X
2.4. Ευθυγράμμιση τροχών (X)[2]	Με τον κατάλληλο εξοπλισμό, ελέγχεται η ευθυγράμμιση των διευθυντηρίων τροχών.	Η ευθυγράμμιση δεν ανταποκρίνεται στα δεδομένα του κατασκευαστή του οχήματος ή στις απαιτήσεις[1].	X		
		Επηρεάζεται η ευθύγραμμη πορεία· Διακυβεύεται η κατευθυντικότητα της πορείας		X	
2.5. Διευθυνόμενος άξονας του ρυμουλκούμενου	Οπτική επιθεώρηση ή χρήση ειδικά ρυθμισμένου τζογόμετρου.	a) Ελαφρά βλάβη του κατασκευαστικού στοιχείου.		X	
		Κατασκευαστικό στοιχείο με βαριά βλάβη ή ραγισμένο.			X
		b) Υπέρμετρος τζόγος.		X	
		Επηρεάζεται η ευθύγραμμη πορεία· Διακυβεύεται η κατευθυντικότητα της πορείας.			X
		c) Ελαττωματική στερέωση.		X	

		Έχουν επηρεαστεί σοβαρά οι στερεώσεις.			X
2.6. Ηλεκτρικά υποβοηθούμενη διεύθυνση (EPS)	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος συμβατότητας μεταξύ της γωνίας στροφής του τιμονιού και της γωνίας των τροχών κατά την έναρξη/τη διακοπή της λειτουργίας του κινητήρα ή/και κατά τη χρήση της ηλεκτρονικής διεπαφής του οχήματος	a) Λυχνία ένδειξης δυσλειτουργίας (Malfunction Indicator Lamp, MIL) του συστήματος δείχνει κάθε αστοχία του συστήματος.		X	
		b) Ασυμβατότητα μεταξύ της γωνίας στροφής του τιμονιού και της γωνίας των τροχών.		X	
		Επηρεάζεται το σύστημα διεύθυνσης.			X
		c) Ο σερβομηχανισμός δεν λειτουργεί.		X	
		d) Το σύστημα δείχνει βλάβη μέσω της ηλεκτρονικής διεπαφής του οχήματος		X	
3. ΟΡΑΤΟΤΗΤΑ					
3.1. Οπτικό πεδίο	Οπτική επιθεώρηση από το κάθισμα οδηγού.	Παρεμπόδιση του οπτικού πεδίου που επηρεάζει ουσιωδώς την εμπρόσθια και την πλευρική ορατότητα (εκτός της επιφανείας καθαρισμού των υαλοκαθαριστήρων).	X		
		Βλάβη εντός της επιφανείας καθαρισμού των υαλοκαθαριστήρων ή μη ορατά τα εξωτερικά κάτοπτρα.		X	
3.2. Κατάσταση υαλοπινάκων	Οπτική επιθεώρηση.	a) Ραγισμένος ή αποχρωματισμένος			

		υαλοπίνακας ή διαφανές φύλλο (εάν επιτρέπεται). (εκτός της επιφανείας καθαρισμού των υαλοκαθαριστήρων).	X		
		Βλάβη εντός της επιφανείας καθαρισμού των υαλοκαθαριστήρων ή μη ορατά τα εξωτερικά κάτοπτρα.		X	
		b)Υαλοπίνακας ή διαφανές φύλλο (συμπεριλαμβανομένων ανακλαστικών ή χρωματισμένων μεμβρανών) δεν πληροί τις προδιαγραφές των απαιτήσεων[1] (εκτός της επιφανείας καθαρισμού των υαλοκαθαριστήρων).	X		
		Βλάβη εντός της επιφανείας καθαρισμού των υαλοκαθαριστήρων ή μη ορατά τα εξωτερικά κάτοπτρα.		X	
		c)Απαράδεκτη η κατάσταση του υαλοπίνακα ή του διαφανούς φύλλου.		X	
		Πολύ κακή ορατότητα από την εσωτερική επιφάνεια καθαρισμού των υαλοκαθαριστήρων.			X
3.3.Κάτοπτρα οδήγησης ή οπισθοσκοπικές συσκευές	Οπτική επιθεώρηση.	a)Κάτοπτρο οδήγησης ή οπισθοσκοπική συσκευή λείπει ή δεν είναι τοποθετημένο σύμφωνα με τις απαιτήσεις[1]. (Πρέπει να υπάρχουν τουλάχιστον δύο οπισθοσκοπικές διατάξεις).		X	
		Λιγότερες από δύο οπισθοσκοπικές διατάξεις.		X	

		b) Ελαφρά βλάβη του κατόπτρου ή της οπισθοσκοπικής συσκευής ή ανασφαλής στερέωση.	X		
		Εκτός λειτουργίας, με βαριά βλάβη, χαλαρά στερεωμένο ή επισφαλές κάτοπτρο οδήγησης ή οπισθοσκοπική συσκευή.		X	
		c) Δεν καλύπτεται το απαραίτητο οπτικό πεδίο.		X	
3.4. Υαλοκαθαριστήρες	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας.	a) Οι υαλοκαθαριστήρες δεν λειτουργούν, λείπουν ή δεν πληρούν τις απαιτήσεις.[1]		X	
		b) Ελαττωματικά λάστιχα των υαλοκαθαριστήρων.	X		
		Τα λάστιχα των υαλοκαθαριστήρων λείπουν ή είναι εμφανώς ελαττωματικά.		X	
3.5. Πίδακες καθαρισμού (πλυστικές συσκευές)	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας.	Πίδακες καθαρισμού δεν λειτουργούν ικανοποιητικά (χωρίς υγρό καθαρισμού αλλά με την αντλία σε λειτουργία ή μη ευθυγραμμισμένος ο εκτοξευτήρας νερού).	X		
		Πίδακες καθαρισμού δεν λειτουργούν.		X	
3.6. Σύστημα αποθάμβωσης (X)[2]	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας.	Σύστημα εκτός λειτουργίας ή εμφανώς ελαττωματικό.	X		
4. ΦΑΝΟΙ, ΑΝΑΚΛΑΣΤΗΡΕΣ ΚΑΙ ΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ					

4.1. Φανοί διασταύρωσης και πορείας					
4.1.1. Κατάσταση και λειτουργία	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας.	a) Φως/πηγή φωτός ελαττωματικό ή λείπει.(πολλαπλά φώτα/πηγές φωτός· σε περίπτωση LED, έως 1/3 δεν λειτουργεί).	X		
		Ένα φως/μία πηγή φωτός· σε περίπτωση LED πολύ κακή ορατότητα.		X	
		b) Ελαφρά ελαττωματικό σύστημα προβολής (ανακλαστήρας και φακός).	X		
		Πολύ ελαττωματικό ή λείπει το σύστημα προβολής (ανακλαστήρας και φακός).		X	
		c) Φανός δεν είναι ασφαλώς στερεωμένος.		X	
4.1.2. Ευθυγράμμιση	Προσδιορίζεται η οριζόντια στόχευση της δέσμης διασταύρωσης κάθε φανού με τη χρήση φωτόμετρου σκόπευσης προβολέα ή οθόνης ελέγχου ή χρησιμοποιώντας την ηλεκτρική διεπαφή του οχήματος.	a) Η σκόπευση του φανού δεν βρίσκεται εντός των ορίων που καθορίζονται στις απαιτήσεις[1].		X	
		b) Το σύστημα δείχνει βλάβη μέσω της ηλεκτρονικής διεπαφής του οχήματος.		X	
4.1.3. Διακόπτης	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας ή χρήση της ηλεκτρονικής διεπαφής του οχήματος	a) Ο διακόπτης δεν λειτουργεί σύμφωνα με τις απαιτήσεις[1] (αριθμός φανών που φωτίζουν ταυτόχρονα).	X		
		Υπέρβαση της μέγιστης επιτρεπόμενης φωτεινότητας εμπρός.		X	

		b) Δυσλειτουργία του χειριστηρίου.		X	
		c) Το σύστημα δείχνει βλάβη μέσω της ηλεκτρονικής διεπαφής του οχήματος.		X	
4.1.4. Συμμόρφωση στις απαιτήσεις[1].	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας.	a) Ο λαμπτήρας, το εκπεμπόμενο χρώμα, η θέση, η φωτεινότητα ή η σήμανση δεν πληρούν τις απαιτήσεις[1]		X	
		b) Προϊόντα επί του φακού ή της πηγής φωτός που εμφανώς μειώνουν τη φωτεινότητα ή μεταβάλλουν το εκπεμπόμενο χρώμα.		X	
		c) Ασυμβατότητα μεταξύ πηγής φωτός και φανού		X	
4.1.5. Διατάξεις που ρυθμίζουν την οριζοντίωση (όταν είναι υποχρεωτικές)	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας, εάν είναι δυνατόν, ή χρήση της ηλεκτρονικής διεπαφής του οχήματος	a) Η διάταξη δεν λειτουργεί.		X	
		b) Δεν είναι δυνατός ο χειρισμός της χειροκίνητης διάταξης από τη θέση του οδηγού.		X	
		c) Το σύστημα δείχνει βλάβη μέσω της ηλεκτρονικής διεπαφής του οχήματος.		X	
4.1.6. Διάταξη καθαρισμού των φώτων (όταν είναι υποχρεωτική)	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας εάν είναι δυνατό.	Η διάταξη δεν λειτουργεί. Για λαμπτήρες εκκένωσης αερίου.	X	 X	
4.2. Εμπρόσθιοι και οπίσθιοι φανοί θέσης, φανοί πλευρικής σήμανσης, φανοί όγκου καθώς και φώτα πορείας ημέρας					
4.2.1. Κατάσταση και λειτουργία	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος	a) Πηγή φωτός ελαττωματική		X	

	λειτουργίας.	b) Ελαττωματικός φακός.		X	
		c) Ο φανός δεν είναι ασφαλώς στερεωμένος.	X		
		Πολύ σοβαρός κίνδυνος πτώσης.		X	
4.2.2. Διακόπτης	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας.	a) Ο διακόπτης δεν λειτουργεί σύμφωνα με τις απαιτήσεις[1].		X	
		Οι οπίσθιοι φανοί θέσης και οι φανοί πλευρικής σήμανσης μπορούν να σβήνουν όταν είναι αναμμένοι οι φανοί διασταύρωσης και πορείας.		X	
		b) Δυσλειτουργία του χειριστηρίου.		X	
4.2.3. Συμμόρφωση στις απαιτήσεις[1]	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας.	a) Ο λαμπτήρας, το εκπεμπόμενο χρώμα, η θέση, η φωτεινότητα ή η σήμανση δεν πληρούν τις απαιτήσεις[1]	X		
		Κόκκινο φως εμπρός ή λευκό πίσω· πολύ μειωμένη η ένταση του φωτός.		X	
		b) Προϊόντα επί του φακού ή της πηγής φωτός που εμφανώς μειώνουν τη φωτεινότητα ή μεταβάλλουν το εκπεμπόμενο φως.	X		
		Κόκκινο φως εμπρός ή λευκό πίσω· πολύ μειωμένη η ένταση του φωτός.		X	
4.3. Φανοί πέδησης					

4.3.1. Κατάσταση και λειτουργία	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας.	a) Πηγή φωτός ελαττωματική (πολλαπλή πηγή φωτισμού· σε περίπτωση LED, έως 1/3 δεν λειτουργεί).	X		
		Μία πηγή φωτός· στην περίπτωση LED με λιγότερα των 2/3 σε λειτουργία).		X	
		Καμία πηγή φωτός δεν λειτουργεί.			X
		b) Ελαφρά ελαττωματικός φακός (χωρίς επίδραση στο εκπεμπόμενο φως).	X		
		Πολύ ελαττωματικοί φακοί (με επίδραση στο εκπεμπόμενο φως).		X	
		c) Φανός δεν είναι ασφαλώς στερεωμένος.	X		
		Πολύ σοβαρός κίνδυνος πτώσης.		X	
4.3.2. Διακόπτης	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας ή χρήση της ηλεκτρονικής διεπαφής του οχήματος.	a) Ο διακόπτης δεν λειτουργεί σύμφωνα με τις απαιτήσεις[1].	X		
		Καθυστερημένη λειτουργία.		X	
		Καμία λειτουργία.			X
		b) Δυσλειτουργία του χειριστηρίου.		X	
		c) Το σύστημα δείχνει βλάβη μέσω της ηλεκτρονικής διεπαφής του οχήματος.		X	
		d) Οι φανοί πέδησης έκτακτης ανάγκης δεν λειτουργούν ή δεν λειτουργούν σωστά.		X	
4.3.3. Συμμόρφωση με τις απαιτήσεις[1].	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος	Ο λαμπτήρας, το εκπεμπόμενο			

	λειτουργίας.	χρώμα, η θέση, η φωτεινότητα ή η σήμανση δεν πληρούν τις απαιτήσεις[1]	X		
		Λευκό φως πίσω· πολύ μειωμένη η ένταση του φωτός.		X	
4.4. Φωτεινοί δείκτες αλλαγής κατεύθυνσης και φανοί έκτακτης ανάγκης (allarm)					
4.4.1. Κατάσταση και λειτουργία	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας.	a) Πηγή φωτός ελαττωματική (πολλαπλή πηγή φωτισμού· σε περίπτωση LED, έως 1/3 δεν λειτουργεί).	X		
		Μία πηγή φωτός· στην περίπτωση LED με λιγότερα των 2/3 σε λειτουργία).		X	
		b) Ελαφρά ελαττωματικοί φακοί. (χωρίς επίδραση στο εκπεμπόμενο φως).	X		
		Πολύ ελαττωματικοί φακοί (με επίδραση στο εκπεμπόμενο φως)		X	
		c) Φανός δεν είναι ασφαλώς στερεωμένος.	X		
		Πολύ σοβαρός κίνδυνος πτώσης.		X	
4.4.2. Διακόπτης	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας.	Ο διακόπτης δεν λειτουργεί σύμφωνα με τις απαιτήσεις[1].	X		
		Καμία λειτουργία.		X	
4.4.3. Συμμόρφωση στις απαιτήσεις[1].	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας.	Ο λαμπτήρας, το εκπεμπόμενο χρώμα, η θέση, η φωτεινότητα ή η σήμανση δεν πληρούν τις		X	

		απαιτήσεις[1]			
4.4.4. Συχνότητα αναλαμπής	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας.	Η συχνότητα αναλαμπής δεν πληροί τις απαιτήσεις[1] (απόκλιση της συχνότητας άνω του 25 %).	X		
4.5. Εμπρόσθιοι και οπίσθιοι φανοί ομίχλης					
4.5.1. Κατάσταση και λειτουργία	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας.	a) Πηγή φωτός ελαττωματική (πολλαπλή πηγή φωτισμού σε περίπτωση LED, έως 1/3 δεν λειτουργεί).	X		
		Μία πηγή φωτός· στην περίπτωση LED με λιγότερα των 2/3 σε λειτουργία).		X	
		b) Ελαφρά ελαττωματικοί φακοί. (χωρίς επίδραση στο εκπεμπόμενο φως).	X		
		Πολύ ελαττωματικοί φακοί (με επίδραση στο εκπεμπόμενο φως).		X	
		c) Φανός δεν είναι ασφαλώς στερεωμένος.	X		
		Πολύ σοβαρός κίνδυνος πτώσης του ή να είναι εκτυφλωτικός για την κυκλοφορία.		X	
4.5.2. Ευθυγράμμιση (X)[2]	Έλεγχος κατά τη λειτουργία και με τη χρήση φωτόμετρου σκόπευσης των φανών.	Ο εμπρόσθιος φανός ομίχλης είναι εκτός οριζόντιας ευθυγράμμισης όταν ο φωτισμός έχει πολύ χαμηλή γραμμή αποκοπής	X		
		Η γραμμή αποκοπής είναι πάνω από αυτή των φανών διασταύρωσης.		X	

4.5.3. Διακόπτης	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας.	Ο διακόπτης δεν λειτουργεί σύμφωνα με τις απαιτήσεις[1].	X		
		Δεν λειτουργεί.		X	
4.5.4. Συμμόρφωση στις απαιτήσεις[1].	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας.	a)Ο λαμπτήρας, το εκπεμπόμενο χρώμα, η θέση, η φωτεινότητα ή η σήμανση δεν πληρούν τις απαιτήσεις[1]		X	
		b)Το σύστημα δεν λειτουργεί σύμφωνα με τις απαιτήσεις[1].		X	
4.6. Φανοί οπισθοπορείας					
4.6.1. Κατάσταση και λειτουργία	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας.	a) Πηγή φωτός ελαττωματική.	X		
		b) Ελαττωματικός φακός.	X		
		c)Φανός δεν είναι ασφαλώς στερεωμένος.	X		
		Πολύ σοβαρός κίνδυνος πτώσης.		X	
4.6.2. Συμμόρφωση στις απαιτήσεις[1]	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας.	a)Ο λαμπτήρας, το εκπεμπόμενο χρώμα, η θέση, η φωτεινότητα ή η σήμανση δεν πληρούν τις απαιτήσεις[1]		X	
		b)Το σύστημα δεν λειτουργεί σύμφωνα με τις απαιτήσεις[1].		X	
4.6.3. Τρόπος θέσης σε λειτουργία	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας.	Ο τρόπος θέσης σε λειτουργία δεν είναι σύμφωνος με τις απαιτήσεις[1].	X		
		Οι φανοί οπισθοπορείας μπορεί να ανάβουν χωρίς την σχέση μετάδοσης στη θέση ‘‘όπισθεν’’.		X	

4.7. Φανός της οπίσθιας πινακίδας κυκλοφορίας					
4.7.1. Κατάσταση και λειτουργία	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας.	a) Φανός εκπέμπει προς τα πίσω απευθείας φως ή λευκό φως.	X		
		b) Πηγή φωτός ελαττωματική (Πολλαπλή πηγή φωτός).	X		
		Πηγή φωτός ελαττωματική (Μία πηγή φωτός).		X	
		c) Φανός δεν είναι ασφαλώς στερεωμένος.	X		
		Πολύ σοβαρός κίνδυνος πτώσης.		X	
4.7.2. Συμμόρφωση με τις απαιτήσεις[1]	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας.	Το σύστημα δεν λειτουργεί σύμφωνα με τις απαιτήσεις[1].	X		
4.8. Αντανακλαστήρες, σημάνσεις ευδιακριτότητας (οπισθανάκλασης) και οπίσθιες πινακίδες σήμανσης					
4.8.1. Κατάσταση	Οπτική επιθεώρηση.	a) Σύστημα αντανάκλασης ελαττωματικό ή με βλάβη.	X		
		Κακή αντανάκλαση.		X	
		b) Αντανακλαστήρας μη ασφαλώς στερεωμένος.	X		
		Πιθανότητα πτώσης.		X	
4.8.2. Συμμόρφωση στις απαιτήσεις[1]	Οπτική επιθεώρηση.	Η διάταξη, το αντανακλώμενο χρώμα ή η θέση δεν πληρούν τις απαιτήσεις[1].	X		
		Λείπει ή αντανακλάται κόκκινο χρώμα εμπρός ή λευκό πίσω.		X	

4.9. Υποχρεωτικές ενδεικτικές λυχνίες για τον εξοπλισμό φωτισμού					
4.9.1. Κατάσταση και λειτουργία	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας.	Δεν λειτουργούν.	X		
		Δεν λειτουργούν για τον κύριο φανό διασταύρωσης ή τον οπίσθιο φανό ομίχλης.		X	
4.9.2. Συμμόρφωση στις απαιτήσεις[1]	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας.	Δεν πληρούνται οι απαιτήσεις[1].	X		
4.10. Ηλεκτρολογικές συνδέσεις μεταξύ ρυμουλκού και ρυμουλκουμένου ή ημι-ρυμουλκουμένου	Οπτική εξέταση: εάν είναι δυνατό, ελέγχεται η συνεχής ροή ρεύματος μέσω της σύνδεσης.	a) Δεν είναι ασφαλώς στερεωμένα τα σταθερά κατασκευαστικά στοιχεία.	X		
		Χαλαρή σύνδεση.		X	
		b) Βλάβη ή φθορά της μόνωσης.	X		
		Πιθανή η πρόκληση βραχυκυκλώματος.		X	
		c) Δεν λειτουργούν άρτια οι ηλεκτρολογικές συνδέσεις του ρυμουλκούμενου ή του ρυμουλκού οχήματος.		X	
		Δεν λειτουργούν τα φώτα πέδησης του ρυμουλκούμενου.			X
4.11. Ηλεκτρολογική καλωδίωση	Οπτική επιθεώρηση ενώ το όχημα είναι πάνω από λάκκο κατόπευσης ή ανυψωμένο σε ανυψωτήρα, και εντός του διαμερίσματος του κινητήρα εάν ενδείκνυται.	a) Καλωδίωση επισφαλής ή ανεπαρκώς στερεωμένη.	X		
		Ελαττωματική σύνδεση, επαφή με αιχμηρά άκρα, πιθανή αποσύνδεση.		X	
		Πιθανή επαφή με θερμά μέρη, περιστρεφόμενα μέρη ή με το			X

		έδαφος, αποσύνδεση συνδέσεων (λειτουργικά στοιχεία για το σύστημα πέδησης ή διεύθυνσης).			
		b) Ελαφρά φθαρμένη καλωδίωση.	X		
		Πολύ φθαρμένη καλωδίωση.		X	
		Εξαιρετικά φθαρμένη καλωδίωση (λειτουργικά στοιχεία για το σύστημα πέδησης ή διεύθυνσης).			X
		c) Βλάβη ή φθορά της μόνωσης.	X		
		Πιθανή η πρόκληση βραχυκυκλώματος.		X	
		Άμεσος κίνδυνος πυρκαγιάς, δημιουργία σπινθήρων.			X
4.12. Μη υποχρεωτικοί φανοί και αντανακλαστήρες (X)[2]	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας.	a) Φανός ή αντανακλαστήρας δεν είναι τοποθετημένος σύμφωνα με τις απαιτήσεις[1].	X		
		Εκπομπή/αντανάκλαση κόκκινου φωτός εμπρός ή λευκού πίσω.		X	
		b) Φανός δεν λειτουργεί σύμφωνα με τις απαιτήσεις[1].	X		
		Αριθμός φανών διασταύρωσης ή πορείας που λειτουργούν ταυτόχρονα και υπερβαίνουν την επιτρεπτή ένταση φωτισμού Εκπομπή κόκκινου φωτός εμπρός ή λευκού πίσω.		X	

		c)Φανός/ανακλαστήρας δεν είναι ασφαλώς στερεωμένος. Πολύ σοβαρός κίνδυνος πτώσης.	X	X	
4.13. Συσσωρευτής (-ες) (μπαταρία)	Οπτική επιθεώρηση.	a)Επισφαλής στερέωση. Μη ορθή σύνδεση: πιθανή η πρόκληση βραχυκυκλώματος.	X	X	
		b) Διαρροές. Διαρροή επικίνδυνων ουσιών.	X	X	
		c)Ελαττωματικός διακόπτης (εάν απαιτείται).		X	
		d)Ελαττωματική ασφάλεια διακοπής ηλεκτρικού κυκλώματος (εάν απαιτείται).		X	
		e)Ακατάλληλος εξαερισμός (εάν απαιτείται).		X	
5. ΑΞΟΝΕΣ, ΤΡΟΧΟΙ, ΕΛΑΣΤΙΚΑ ΚΑΙ ΑΝΑΡΤΗΣΗ					
5.1. Άξονες					
5.1.1. Άξονες	Οπτική επιθεώρηση ενώ το όχημα είναι πάνω από λάκκο κατόπευσης ή ανυψωμένο σε ανυψωτήρα. Επιτρέπεται να χρησιμοποιούνται ανιχνευτές τζόγου τροχών, οι οποίοι συνιστώνται σε περίπτωση οχημάτων με μέγιστη μάζα άνω των 3,5 τόνων.	a)Σπασμένος ή παραμορφωμένος άξονας.			X
		b)Ανεπαρκής στερέωση του άξονα στο όχημα. Επηρεάζεται η σταθερότητα, μη ορθή λειτουργία: υπερβολική μετατόπιση σε σχέση με τις στερεώσεις.		X	X
		c)Μη ασφαλής τροποποίηση[3].		X	

		Επηρεάζεται η σταθερότητα, μη ορθή λειτουργία, ανεπαρκής ελεύθερη απόσταση από άλλα μέρη του οχήματος ή από το έδαφος.			X
5.1.2. Ακραξόνια	Οπτική επιθεώρηση ενώ το όχημα είναι πάνω από λάκκο κατόπευσης ή ανυψωμένο σε ανυψωτήρα. Επιτρέπεται να χρησιμοποιούνται ανιχνευτές τζόγου τροχών, οι οποίοι συνιστώνται σε περίπτωση οχημάτων με μέγιστη μάζα άνω των 3,5 τόνων. Ασκείται κατακόρυφη ή πλευρική δύναμη σε κάθε τροχό και καταγράφεται το μέγεθος της μετατόπισης μεταξύ της δοκού του άξονα και του ακραξονίου.	a) Σπασμένο ακραξόνιο.			X
		b) Υπέρμετρη φθορά του πείρου ή/και των δακτυλίων των εδράνων ακραξονίου.		X	
		Πιθανή χαλάρωση· μείωση της κατευθυντικής ευστάθειας.			X
		c) Υπέρμετρη μετατόπιση μεταξύ ακραξονίου και της δοκού του άξονα.		X	
		Πιθανή χαλάρωση· μείωση της κατευθυντικής ευστάθειας			X
		d) Ο πείρος ακραξονίου είναι χαλαρωμένος στον άξονα.		X	
		Πιθανή χαλάρωση· μείωση της κατευθυντικής ευστάθειας.			X
5.1.3. Ένσφαιροι τριβείς (ρουλεμάν) τροχών	Οπτική επιθεώρηση ενώ το όχημα είναι πάνω από λάκκο κατόπτευσης ή ανυψωμένο σε ανυψωτήρα. Επιτρέπεται να χρησιμοποιούνται ανιχνευτές τζόγου τροχών, οι οποίοι συνιστώνται σε περίπτωση οχημάτων με μέγιστη μάζα άνω των 3,5 τόνων. Τραντάζεται ο τροχός ή ασκείται πλευρική δύναμη σε κάθε τροχό και	a) Υπέρμετρος τζόγος του ένσφαιρου τριβέα (ρουλεμάν) τροχού.		X	
		Μείωση της κατευθυντικής ευστάθειας· κίνδυνος καταστροφής του.			X
		b) Πολύ σφικτά ρουλεμάν, έχουν «κολλήσει».		X	

	καταγράφεται το μέγεθος της προς τα άνω μετατόπισης του τροχού ως προς το ακραξόνιο.	Κίνδυνος υπερθέρμανσης· κίνδυνος καταστροφής του.			X
5.2. Τροχοί και ελαστικά					
5.2.1. Πλήμνη τροχού	Οπτική επιθεώρηση.	a) Περικόχλια (παξιμάδια) ή κοχλίες (μπουλόνια) τροχών λείπουν ή έχουν χαλαρώσει.		X	
		Στερέωση ανύπαρκτη ή τόσο χαλαρή ώστε επηρεάζει πολύ σοβαρά την οδική ασφάλεια.			X
		b) Φθορά ή βλάβη της πλήμνης.		X	
		Φθορά ή βλάβη της πλήμνης που καθιστά επισφαλή τη στερέωση των τροχών.			X
5.2.2. Τροχοί	Οπτική επιθεώρηση των δύο πλευρών κάθε τροχού ενώ το όχημα είναι πάνω από λάκκο κατόπευσης ή ανυψωμένο σε ανυψωτήρα.	a) Θραύση ή ελάττωμα στις συγκολλήσεις.			X
		b) Τα δαχτυλίδια συγκράτησης των ελαστικών δεν έχον τοποθετηθεί σωστά.		X	
		Πιθανότητα αποσύνδεσης.			X
		c) Τροχός σοβαρά παραμορφωμένος ή φθαρμένος.		X	
		Επισφαλής στερέωση της πλήμνης· επισφαλής στερέωση του ελαστικού.			X
		d) Το μέγεθος, η κατασκευή, η συμβατότητα ή το είδος του		X	

		τροχού δεν πληροί τις απαιτήσεις[1] και επηρεάζει την οδική ασφάλεια.			
5.2.3. Ελαστικά	Οπτική επιθεώρηση όλου του ελαστικού, είτε περιστρέφοντας τον τροχό υπεράνω του εδάφους ενώ το όχημα είναι πάνω από λάκκο κατόπευσης ή ανυψωμένο σε ανυψωτήρα, είτε με εμπρός και πίσω κύλιση του οχήματος πάνω από λάκκο κατόπευσης.	a) Οι διαστάσεις, η ικανότητα φόρτισης, το σήμα έγκρισης, ή η κατηγορία ταχύτητας του ελαστικού δεν πληρούν τις απαιτήσεις και επηρεάζουν την οδική ασφάλεια.		X	
		Η ικανότητα φόρτισης ή η κατηγορία ταχύτητας είναι ανεπαρκής για τη χρήση του ελαστικού, το ελαστικό αγγίζει άλλα σταθερά μέρη του οχήματος καθιστώντας επισφαλή την οδήγηση.			X
		b) Διαφορετικών διαστάσεων ελαστικά στον ίδιο άξονα ή σε δίδυμους τροχούς.		X	
		c) Ελαστικά διαφορετικής δομής (ακτινωτής/διαγώνιας) στον ίδιο άξονα.		X	
		d) Σοβαρή βλάβη ή τομές σε ελαστικό.		X	
		Ορατά ή φθαρμένα λινά.			X
		e) Ο δείκτης φθοράς των αυλακώσεων πέλματος ελαστικού είναι ορατός		X	
		Το βάθος των αυλακώσεων πέλματος ελαστικού δεν πληροί τις απαιτήσεις.			X

		f) Το ελαστικό τρίβεται σε άλλα κατασκευαστικά μέρη (εύκαμπτοι λασπωτήρες)	X		
		Ελαστικό τρίβεται σε άλλα κατασκευαστικά μέρη (δεν επηρεάζεται η ασφαλής οδήγηση)		X	
		g) Ελαστικά με επαναχαραγμένες αυλακώσεις τα οποία δεν πληρούν τις απαιτήσεις		X	
		Φθαρμένη προστατευτική επίστρωση των λινών			X
		h) Το σύστημα παρακολούθησης της πίεσης των ελαστικών δυσλειτουργεί ή είναι εμφανές ότι το ελαστικό δεν είναι επαρκώς φουσκωμένο.	X		
		Εμφανώς εκτός λειτουργίας.		X	
5.3. Σύστημα ανάρτησης					
5.3.1. Ελατήρια και σταθεροποιητές	Οπτική επιθεώρηση ενώ το όχημα είναι πάνω από λάκκο κατόπευσης ή ανυψωμένο σε ανυψωτήρα. Επιτρέπεται να χρησιμοποιούνται ανιχνευτές τζόγου τροχών, οι οποίοι συνιστώνται σε περίπτωση οχημάτων με μέγιστη μάζα άνω των 3,5 τόνων.	a) Επισφαλής στερέωση των ελατηρίων στο πλαίσιο ή σε άξονα.		X	
		Ορατή σχετική μετατόπιση. Σοβαρή χαλάρωση των στερεώσεων.			X
		b) Βλάβη ή θραύση μέρους ελατηρίου.		X	
		Πολύ σοβαρή φθορά του κύριου ελάσματος ελατηρίου ή των			X

		πρόσθετων ελατηρίων.			
		c)Ελατήριο λείπει.		X	
		Πολύ σοβαρή φθορά του κύριου ελάσματος ελατηρίου ή των πρόσθετων ελατηρίων.			X
		d)Μη ασφαλής τροποποίηση[3]		X	
		Ανεπαρκής ελεύθερη απόσταση από άλλα μέρη του οχήματος· το σύστημα ελατηρίων είναι εκτός λειτουργίας			X
5.3.2.Αποσβεστήρες κραδασμών (αμορτισέρ)	Οπτική επιθεώρηση ενώ το όχημα είναι πάνω από λάκκο κατόπευσης ή ανυψωμένο σε ανυψωτήρα ή με τη χρήση ειδικού εξοπλισμού, εάν υπάρχει.	a)Επισφαλής στερέωση των αποσβεστήρων κραδασμών στο πλαίσιο ή σε άξονα.	X		
		Οι αποσβεστήρες κραδασμών είναι επισφαλείς.		X	
		b)Βλάβη αποσβεστήρων κραδασμών, που παρουσιάζουν σημάδια σοβαρής διαρροής ή κακής λειτουργίας.		X	
5.3.2.1Έλεγχος απόδοσης απόσβεσης κραδασμών (X)[2]	Χρησιμοποιείται ειδικός εξοπλισμός και συγκρίνονται διαφορές αριστερής/δεξιάς πλευράς.	a)Σημαντική διαφορά μεταξύ αριστερής και δεξιάς πλευράς.		X	
		b)Δεν επιτυγχάνονται δεδομένες ελάχιστες τιμές.		X	
5.3.3.Σωλήνες ροπής, στρεπτικοί ράβδοι, αναρτήσεις wishbone(ψαλίδια) και βραχίονες ανάρτησης	Οπτική επιθεώρηση ενώ το όχημα είναι πάνω από λάκκο κατόπευσης ή ανυψωμένο σε ανυψωτήρα. Επιτρέπεται να χρησιμοποιούνται ανιχνευτές τζόγου τροχών, οι οποίοι συνιστώνται σε περίπτωση	a)Επισφαλής στερέωση των κατασκευαστικών στοιχείων στο πλαίσιο ή σε άξονα.		X	
		Πιθανή χαλάρωση· μείωση της κατευθυντικής ευστάθειας.			X
		b)Βλάβη ή υπέρμετρη διάβρωση		X	

	οχημάτων με μέγιστη μάζα άνω των 3,5 τόνων.	κατασκευαστικού στοιχείου. Ελλιπής ευστάθεια του κατασκευαστικού στοιχείου ή θραύση του.			X
		c)Μη ασφαλής τροποποίηση[3]. Ανεπαρκής ελεύθερη απόσταση από άλλα μέρη του οχήματος· το σύστημα είναι εκτός λειτουργίας.		X	X
5.3.4. Σύνδεσμοι ανάρτησης	Οπτική επιθεώρηση ενώ το όχημα είναι πάνω από λάκκο κατόπευσης ή ανυψωμένο σε ανυψωτήρα. Επιτρέπεται να χρησιμοποιούνται ανιχνευτές τζόγου τροχών, οι οποίοι συνιστώνται σε περίπτωση οχημάτων με μέγιστη μάζα άνω των 3,5 τόνων.	a)Υπέρμετρη φθορά του πείρου ή/και των δακτυλίων των εδράνων ή των συνδέσμων ανάρτησης. Πιθανή χαλάρωση· μείωση της κατευθυντικής ευστάθειας.		X	X
		b)Το κάλυμμα προστασίας από τη σκόνη έχει σοβαρή φθορά. Λείπει ή είναι σπασμένο το κάλυμμα προστασίας από τη σκόνη.	X	X	
5.3.5. Αερανάρτηση	Οπτική επιθεώρηση	a) Σύστημα δεν λειτουργεί.			X
		b)Βλάβη, τροποποίηση ή φθορά κατασκευαστικού στοιχείου με τρόπο που θα μπορούσε να επηρεάσει δυσμενώς τη λειτουργία του συστήματος. Πολύ κακή λειτουργία του συστήματος.		X	

					X
		c)Ηχητική διαρροή του συστήματος.		X	
6. ΠΛΑΙΣΙΟ ΚΑΙ ΕΞΑΡΤΗΜΑΤΑ ΣΤΕΡΕΩΜΕΝΑ ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ					
6.1. Πλαίσιο και εξαρτήματα πλαισίου					
6.1.1. Γενική κατάσταση	Οπτική επιθεώρηση ενώ το όχημα είναι πάνω από λάκκο κατόπευσης ή ανυψωμένο σε ανυψωτήρα.	a)Ελαφρά θραύση ή παραμόρφωση οποιασδήποτε μηκίδας ή διαδοκίδας του πλαισίου.		X	
		Σοβαρή θραύση ή παραμόρφωση οποιασδήποτε μηκίδας ή διαδοκίδας του πλαισίου.			X
		b)Επισφαλείς ενισχυτικές πλάκες ή στερεώσεις.		X	
		Οι περισσότερες στερεώσεις είναι χαλαρές- ανεπαρκής αντοχή των μερών			X
		c)Υπέρμετρη διάβρωση που επηρεάζει την ακαμψία του συναρμολογημένου συγκροτήματος.		X	
		Ανεπαρκής αντοχή των μερών			X
6.1.2. Εξάτμιση και σιγαστήρας (σιλανσιέ)	Οπτική επιθεώρηση ενώ το όχημα είναι πάνω από λάκκο κατόπευσης ή ανυψωμένο σε ανυψωτήρα.	a)Σύστημα εξάτμισης επισφαλές ή παρουσιάζει διαρροές.		X	
		b)Καπνοί εισέρχονται στον θάλαμο οδηγού ή στο διαμέρισμα επιβατών.		X	
		Κίνδυνος για την υγεία των επιβαινόντων			X

6.1.3. Δεξαμενές και σωληνώσεις καυσίμου (συμπεριλαμβανομένης δεξαμενής και σωληνώσεων καυσίμου θέρμανσης)	Οπτική επιθεώρηση ενώ το όχημα είναι πάνω από λάκκο κατόπευσης ή ανυψωμένο σε ανυψωτήρα, χρήση συσκευών ανίχνευσης διαρροής στην περίπτωση συστημάτων καύσης υγραερίου (LPG)/πεπιεσμένου φυσικού αερίου (CNG)/υγροποιημένου φυσικού αερίου (LNG).	a) Επισφαλής δεξαμενή ή σωληνώσεις, με ιδιαίτερο κίνδυνο πυρκαγιάς			X
		b) Διαρροή καυσίμου ή λείπει ή δεν είναι στεγανό το πώμα πλήρωσης δεξαμενής (τάπα).		X	
		Κίνδυνος πυρκαγιάς· υπέρμετρη απώλεια επικίνδυνων υλικών.			X
		c) Σωληνώσεις με σημεία τριβής.	X		
		Βλάβη σωληνώσεων.		X	
		d) Δεν λειτουργεί σωστά η βαλβίδα διακοπής καυσίμου (εάν απαιτείται).		X	
		e) Κίνδυνος πυρκαγιάς λόγω: — διαρροής καυσίμου· — ακατάλληλης προστασίας της δεξαμενής καυσίμου ή του συστήματος εξάτμισης· — κατάστασης του διαμερίσματος του κινητήρα.			X
		f) Το σύστημα καύσης υγραερίου (LPG)/πεπιεσμένου φυσικού αερίου (CNG)/υγροποιημένου φυσικού αερίου (LNG) ή υδρογόνου δεν πληροί τις απαιτήσεις ή είναι ελαττωματικό οποιοδήποτε τμήμα του[1].			X
6.1.4. Προφυλακτήρες, διατάξεις πλευρικής προστασίας και οπίσθιες	Οπτική επιθεώρηση.	a) Χαλαρότητα ή βλάβη πιθανόν να προξενήσει τραυματισμό σε		X	

προστατευτικές διατάξεις έναντι ενσφήνωσης		περίπτωση επαφής. Πιθανόν πτώση μερών· σοβαρή δυσλειτουργία.			X
		b)Η διάταξη εμφανώς δεν πληροί τις απαιτήσεις[1].		X	
6.1.5.Υποδοχή εφεδρικού τροχού (εφόσον υπάρχει)	Οπτική επιθεώρηση.	a)Η υποδοχή δεν είναι σε καλή κατάσταση.	X		
		b)Σπασμένη ή επισφαλής υποδοχή.		X	
		c)Μη ασφαλής στερέωση εφεδρικού τροχού Πολύ σοβαρός κίνδυνος πτώσης.		X	X
6.1.6.Διάταξη μηχανικής ζεύξης και ρυμούλκησης.	Οπτική επιθεώρηση για να διαπιστωθεί φθορά και σωστή λειτουργία, με ιδιαίτερη προσοχή σε τυχόν μηχανισμούς προστασίας, ή/και χρησιμοποιώντας ένα όργανο μέτρησης.	a)Φθαρμένο, με βλάβη,ελαττωματικό ή ραγισμένο κατασκευαστικό στοιχείο (όταν δεν είναι σε χρήση). Ελαττωματικό ή ραγισμένο κατασκευαστικό στοιχείο (όταν είναι σε χρήση).		X	X
		b)Υπέρμετρη φθορά κατασκευαστικού στοιχείου. Κάτω από το όριο φθοράς.		X	X
		c)Ελαττωματική στερέωση Κάποια στερέωση χαλαρή με πολύ σοβαρό κίνδυνο πτώσης.		X	X
		d)Λείπει ή δεν λειτουργεί σωστά οποιαδήποτε διάταξη ασφαλείας.		X	
		e)Δεν λειτουργεί τυχόν δείκτης ζεύξης.		X	

		f)Αποκρύπτεται η πινακίδα κυκλοφορίας ή τυχόν φανός (όταν δεν χρησιμοποιείται).	X		
		Μη αναγνώσιμη η πινακίδα κυκλοφορίας (όταν δεν χρησιμοποιείται).		X	
		g)Επισφαλής τροποποίηση[3] (βοηθητικά μέρη).		X	
		Επισφαλής τροποποίηση[3] (κύρια μέρη).			X
		h) Πολύ ασθενής ζεύξη.		X	
6.1.7. Μετάδοση κίνησης	Οπτική επιθεώρηση.	a)Χαλαροί ή λείπουν οι ασφαλιστικοί κοχλίες.		X	
		Χαλαροί ή λείπουν οι ασφαλιστικοί κοχλίες σε βαθμό που δημιουργείται σοβαρός κίνδυνος για την οδική ασφάλεια.			X
		b)Υπέρμετρη φθορά των ρουλεμάν του άξονα μετάδοσης της κίνησης.		X	
		Πολύ σοβαρός κίνδυνος χαλάρωσης ή ραγίσματος			X
		c)Υπέρμετρη φθορά των συνδέσμων τύπου Cardan ή των αλυσίδων/ιμάντων μετάδοσης κίνησης.		X	
		Πολύ σοβαρός κίνδυνος χαλάρωσης ή ραγίσματος.			X
		d)Φθαρμένοι ελαστικοί σύνδεσμοι.		X	

		Πολύ σοβαρός κίνδυνος χαλάρωσης ή ραγίσματος.			X
		e) Βλάβη ή κάμψη του άξονα μετάδοσης της κίνησης.		X	
		f) Περίβλημα ρουλεμάν έχει σπάσει ή είναι επισφαλές.		X	
		Πολύ σοβαρός κίνδυνος χαλάρωσης ή ραγίσματος.			X
		g) Σοβαρή φθορά του καλύμματος προστασίας από τη σκόνη.	X		
		Λείπει ή είναι κατεστραμμένο το κάλυμμα προστασίας από τη σκόνη.		X	
		h) Παράνομη τροποποίηση του συγκροτήματος κίνησης του οχήματος.		X	
6.1.8. Εδράσεις κινητήρα	Οπτική επιθεώρηση, όχι κατ’ ανάγκη με το όχημα πάνω από λάκκο κατόπευσης ή ανυψωμένο σε ανυψωτήρα.	a) Εδράσεις φθαρμένες, με εμφανείς και σοβαρότατες βλάβες.		X	
		b) Χαλαρές ή ραγισμένες εδράσεις.			X
6.1.9. Απόδοση κινητήρα (X)[2]	Οπτική επιθεώρηση ή/και χρήση ηλεκτρονικής διεπαφής	a) Τροποποιημένη μονάδα ελέγχου που επηρεάζει την ασφάλεια ή/και το περιβάλλον.		X	
		b) Τροποποίηση του κινητήρα που επηρεάζει την ασφάλεια ή/και το περιβάλλον.			X

6.2. Θάλαμος (καμπίνα) οδηγού και αμάξωμα					
6.2.1. Κατάσταση	Οπτική επιθεώρηση	a) Χαλαρά στερεωμένο ή φθαρμένο φάτνωμα ή τμήμα, που πιθανόν να προξενήσει τραυματισμό. Πιθανότητα πτώσης.		X	X
		b) Επισφαλής κολόνα αμαξώματος. Ελλιπής ευστάθεια.		X	X
		c) Δυνατή η εισχώρηση καυσαερίων ή καπνών από τον κινητήρα. Κίνδυνος για την υγεία των επιβαινόντων.		X	X
		d) Επισφαλής τροποποίηση[3]. Ανεπαρκής ελεύθερη απόσταση από τα στρεφόμενα ή κινητά μέρη και από τη επιφάνεια του εδάφους.		X	X
6.2.2. Στερέωση	Οπτική επιθεώρηση στο όχημα πάνω από λάκκο κατόπευσης ή ανυψωμένο σε ανυψωτήρα.	a) Επισφαλές αμάξωμα ή θάλαμος οδηγού Επηρεάζεται η σταθερότητα.		X	X
		b) Αμάξωμα/θάλαμος που προφανώς δεν εφαρμόζει στο πλαίσιο.		X	
		c) Η στερέωση του αμαξώματος/του θαλάμου οδήγησης στο πλαίσιο ή στις διαδοκίδες είναι επισφαλής ή λείπει, και εάν είναι συμμετρική. Η στερέωση του αμαξώματος ή του θαλάμου οδήγησης στο		X	X

		πλαίσιο ή στις διαδοκίδες είναι επισφαλής σε βαθμό που προκαλείται πολύ μεγάλος κίνδυνος για την οδική ασφάλεια.			
		d) Υπέρμετρη διάβρωση των σημείων στερέωσης του αυτοφερόμενου αμαξώματος.		X	
		Επηρεάζεται η σταθερότητα.			X
6.2.3. Πόρτες και μάνδαλα	Οπτική επιθεώρηση.	a) Πόρτα δεν ανοίγει ή δεν κλείνει κανονικά.		X	
		b) Πόρτα που μπορεί να ανοίξει ακουσίως ή δεν παραμένει κλειστή (συρόμενες πόρτες).		X	
		Πόρτα που μπορεί να ανοίξει ακουσίως ή δεν παραμένει κλειστή (στρεφόμενες πόρτες).			X
		c) Πόρτα, μεντεσέδες, μάνδαλα ή κολόνα αμαξώματος είναι φθαρμένα.	X		
		Πόρτα, μεντεσέδες, μάνδαλα, κολόνα αμαξώματος λείπουν ή είναι χαλαρά.		X	
6.2.4. Δάπεδο	Οπτική επιθεώρηση στο όχημα πάνω από λάκκο κατόπευσης ή ανυψωμένο σε ανυψωτήρα.	Δάπεδο επισφαλές ή κατεστραμμένο.		X	
		Ανεπαρκής σταθερότητα.			X
6.2.5. Κάθισμα οδηγού	Οπτική επιθεώρηση.	a) Κάθισμα με ελαττωματική δομή.		X	
		Χαλαρό κάθισμα.			X

		b)Μηχανισμός ρύθμισης δεν λειτουργεί σωστά.		X	
		Το κάθισμα μετακινείται ή δεν στερεώνεται η πλάτη.			X
6.2.6. Άλλα καθίσματα	Οπτική επιθεώρηση.	a)Καθίσματα σε υποβαθμισμένη κατάσταση ή επισφαλή (βοηθητικά μέρη).	X		
		Καθίσματα σε υποβαθμισμένη κατάσταση ή επισφαλή (κύρια μέρη).		X	
		b)Η τοποθέτηση των καθισμάτων δεν πληροί τις απαιτήσεις[1].	X		
		Αριθμός καθισμάτων άνω του επιτρεπόμενου· τοποθέτηση μη σύμφωνη με την έγκριση		X	
6.2.7. Χειριστήρια οδήγησης	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας.	Δεν λειτουργεί σωστά οποιοδήποτε χειριστήριο είναι απαραίτητο για την ασφαλή λειτουργία του οχήματος.		X	
		Επισφαλής λειτουργία.			X
6.2.8. Βαθμίδες (σκαλοπάτια) καμπίνας	Οπτική επιθεώρηση.	a)Επισφαλής βαθμίδα ή αναβολέας.	X		
		Ανεπαρκής σταθερότητας		X	
		b)Βαθμίδα ή αναβολέας σε κατάσταση που πιθανόν να προξενήσει τραυματισμό.		X	
6.2.9. Λοιπά εσωτερικά και εξωτερικά εξαρτήματα και εξοπλισμός	Οπτική επιθεώρηση.	a)Ελαττωματική στερέωση λοιπών εξαρτημάτων ή εξοπλισμού.		X	
		b)Λοιπά εξαρτήματα ή εξοπλισμός δεν πληρούν τις απαιτήσεις[1].	X		

		Ενδεχόμενος τραυματισμός από τα στερεωμένα μέρη· μη ασφαλής λειτουργία.		X	
		c)Διαρροές από εξοπλισμό υδραυλικής λειτουργίας.	X		
		Μεγάλη απώλεια επικίνδυνων υλικών.		X	
6.2.10.Λασπωτήρες, συστήματα κατά της εκτόξευσης σταγονιδίων	Οπτική επιθεώρηση.	a)Λείπουν, χαλαροί ή σοβαρά διαβρωμένοι.	X		
		Ενδεχόμενος τραυματισμός· πιθανότητα πτώσης.		X	
		b)Ανεπαρκής ελεύθερη απόσταση από τον τροχό/ελαστικό (με διάταξη κατά της εκτόξευσης σταγονιδίων).	X		
		Ανεπαρκής ελεύθερη απόσταση από τον τροχό/ελαστικό (με λασπωτήρες).		X	
		c)Δεν πληρούνται οι απαιτήσεις[1].	X		
		Ανεπαρκής κάλυψη του πέλματος του ελαστικού.		X	
6.2.11. Κεντρικό ή πλαϊνό στήριγμα μοτοσικλέτας (stand)	Οπτική επιθεώρηση.	a)Λείπει, χαλαρό ή σοβαρά διαβρωμένο.		X	
		b)Δεν πληρούνται οι απαιτήσεις[1].		X	
		c)Κίνδυνος να ξεδιπλωθεί όταν το όχημα είναι σε κίνηση.			X
6.2.12. Χειρολαβές και υποπόδια	Οπτική επιθεώρηση.	a)Λείπουν, χαλαρά ή σοβαρά διαβρωμένα.		X	

		b) Δεν πληρούνται οι απαιτήσεις[1].		X	
7. ΛΟΙΠΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ					
7.1. Ζώνες ασφαλείας/πόρπες ζωνών ασφαλείας και συστήματα συγκράτησης					
7.1.1. Ασφάλεια στερέωσης των ζωνών ασφαλείας/πορπών	Οπτική επιθεώρηση.	a) Κατεστραμμένο σημείο αγκύρωσης.		X	
		Επηρεάζεται η σταθερότητα.			X
		b) Χαλαρή αγκύρωση.		X	
7.1.2. Κατάσταση των ζωνών ασφαλείας/πορπών	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας.	a) Υποχρεωτική ζώνη ασφαλείας λείπει ή δεν έχει τοποθετηθεί.		X	
		b) Βλάβη ζώνης ασφαλείας.	X		
		Σκίσιμο ή ένδειξη υπερβολικού τεντώματος.		X	
		c) Ζώνη ασφαλείας δεν πληροί τις απαιτήσεις[1].		X	
		d) Πόρπη ζώνης ασφαλείας έχει βλάβη ή δεν λειτουργεί σωστά.		X	
		e) Συσπειρωτήρας ζώνης ασφαλείας έχει βλάβη ή δεν λειτουργεί σωστά.		X	
7.1.3. Περιοριστής τάνυσης ζώνης ασφαλείας	Οπτική επιθεώρηση ή/και χρήση ηλεκτρονικής διεπαφής	a) Περιοριστής τάνυσης ζώνης ασφαλείας εμφανώς λείπει ή δεν είναι κατάλληλος για το όχημα.		X	
		b) Το σύστημα δείχνει βλάβη μέσω της ηλεκτρονικής διεπαφής του οχήματος.			X
7.1.4. Προεντατήρες ζώνης ασφαλείας	Οπτική επιθεώρηση ή/και χρήση ηλεκτρονικής διεπαφής	a) Προεντατήρας εμφανώς λείπει ή δεν είναι κατάλληλος για το όχημα.		X	

		b) Το σύστημα δείχνει βλάβη μέσω της ηλεκτρονικής διεπαφής του οχήματος.			X
7.1.5. Αερόσακκος	Οπτική επιθεώρηση ή/και χρήση ηλεκτρονικής διεπαφής	a) Εμφανώς λείπει αερόσακκος ή δεν είναι κατάλληλος για το όχημα.		X	
		b) Το σύστημα δείχνει βλάβη μέσω της ηλεκτρονικής διεπαφής του οχήματος.			X
		c) Καταφανώς δεν λειτουργεί ο αερόσακκος.		X	
7.1.6. Συμπληρωματικά συστήματα συγκράτησης (SRS)	Οπτική επιθεώρηση της λυχνίας ένδειξης δυσλειτουργίας (MIL) του SRS ή/και χρήση ηλεκτρονικής διεπαφής του οχήματος	a) Η λυχνία ένδειξης δυσλειτουργίας (MIL) του SRS δείχνει οποιοδήποτε είδος αστοχίας του συστήματος.		X	
		b) Το σύστημα δείχνει βλάβη μέσω της ηλεκτρονικής διεπαφής του οχήματος.			X
7.2. Πυροσβεστήρας(X)[2]	Οπτική επιθεώρηση.	a) Λείπει.		X	
		b) Δεν πληρούνται οι απαιτήσεις[1]. Εάν απαιτείται (π.χ. ταξί, λεωφορεία, πούλμαν κ.λπ.)	X	X	
7.3. Κλειδαριές και αντικλεπτικό	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας.	a) Διάταξη δεν λειτουργεί ώστε να αποτρέπει την οδήγηση του οχήματος.	X		
		b) Ελαττωματικά. Ακούσιο κλείδωμα ή εμπλοκή.		X	X
7.4. Προειδοποιητικό τρίγωνο (εάν απαιτείται)	Οπτική επιθεώρηση.	a) Λείπει ή είναι ελλιπές.	X		

(X)[2]		b) Δεν πληρούνται οι απαιτήσεις[1].	X		
7.5.Κουτί πρώτων βοηθειών (εάν απαιτείται) (X)[2]	Οπτική επιθεώρηση.	Λείπει, είναι ελλιπές ή δεν πληροί τις απαιτήσεις[1].	X		
7.6.Σφήνες (τάκοι) για τροχούς (εάν απαιτείται) (X)[2]	Οπτική επιθεώρηση.	Λείπουν ή δεν είναι σε καλή κατάσταση, έχουν ανεπαρκή σταθερότητα ή ανεπαρκείς διαστάσεις.		X	
7.7. Συσκευές ακουστικής προειδοποίησης	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας.	a) Δεν λειτουργούν σωστά. Δεν λειτουργούν καθόλου.	X	X	
		b) Επισφαλές χειριστήριο.	X		
		c) Δεν πληρούνται οι απαιτήσεις[1]. Ο εκπεμπόμενος ήχος μπορεί να εκληφθεί ως επίσημη σειρήνα.	X	X	
7.8 Ταχύμετρο	Οπτική επιθεώρηση ή έλεγχος λειτουργίας κατά την οδήγηση ή με ηλεκτρονικά μέσα.	a) Δεν έχει τοποθετηθεί σύμφωνα με τις απαιτήσεις[1]. Λείπει (εάν απαιτείται).	X	X	
		b) Επηρεάζεται η λειτουργία. Δεν λειτουργεί καθόλου	X	X	
		c) Δεν φωτίζεται επαρκώς. Δεν φωτίζεται καθόλου.	X	X	
7.9.Ταχογράφος (εάν έχει τοποθετηθεί/απαιτείται)	Οπτική επιθεώρηση.	a) Δεν έχει τοποθετηθεί σύμφωνα με τις απαιτήσεις[1].		X	
		b) Δεν λειτουργεί.		X	
		c) Σφραγίδες ελαττωματικές ή λείπουν.		X	

		d)Η πινακίδα εγκατάστασης λείπει, δεν είναι αναγνώσιμη ή δεν ισχύει πλέον.		X	
		e)Καταφανής παραποίηση ή παρέμβαση.		X	
		f)Οι διαστάσεις των ελαστικών δεν είναι συμβατές με τις παραμέτρους βαθμονόμησης.		X	
7.10.Διάταξη περιορισμού (κόφτης) της ταχύτητας (εάν έχει τοποθετηθεί/απαιτείται)	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας εάν είναι διαθέσιμες οι κατάλληλες συσκευές ελέγχου.	a)Δεν έχει τοποθετηθεί σύμφωνα με τις απαιτήσεις[1].		X	
		b) Καταφανώς δεν λειτουργεί.		X	
		c)Εσφαλμένη προκαθορισμένη ταχύτητα (εάν ελέγχεται)		X	
		d)Σφραγίδες ελαττωματικές ή λείπουν.		X	
		e)Η πινακίδα λείπει ή είναι δυσανάγνωστη.		X	
		f)Οι διαστάσεις των ελαστικών δεν είναι συμβατές με τις παραμέτρους βαθμονόμησης.		X	
7.11.Μετρητής χιλιομετρικών αποστάσεων εάν απαιτείται (X)[2]	Οπτική επιθεώρηση ή/και χρήση ηλεκτρονικής διεπαφής του οχήματος	a)Εμφανής παραποίηση (απάτη) για τη μείωση ή την ψευδή καταγραφή της απόστασης που έχει διανύσει το όχημα.		X	
		b) Εμφανώς εκτός λειτουργίας.		X	
7.12.Ηλεκτρονικός έλεγχος ευστάθειας (ESC), εάν έχει τοποθετηθεί/απαιτείται	Οπτική επιθεώρηση ή/και χρήση ηλεκτρονικής διεπαφής	a)Λείπουν ή έχουν βλάβες οι αισθητήρες στροφών τροχού.		X	
		b) Βλάβες στην καλωδίωση.		X	

		c) Λείπουν ή έχουν βλάβη άλλα κατασκευαστικά στοιχεία.		X	
		d) Ο διακόπτης έχει βλάβη ή δεν λειτουργεί σωστά.		X	
		e) Η λυχνία ένδειξης δυσλειτουργίας (MIL) του ESC δείχνει οποιοδήποτε είδος αστοχίας του συστήματος.		X	
		f) Το σύστημα δείχνει βλάβη μέσω της ηλεκτρονικής διεπαφής του οχήματος		X	
8. ΟΧΛΗΣΕΙΣ					
8.1. Θόρυβος					
8.1.1. Σύστημα προστασίας από τον θόρυβο	Υποκειμενική εκτίμηση (εκτός εάν ο ελεγκτής θεωρεί ότι η στάθμη θορύβου είναι ενδεχομένως οριακή, οπότε επιτρέπεται να διενεργηθεί μέτρηση του θορύβου “εν στάσει”, με τη χρήση ηχομέτρου).	a) Η στάθμη θορύβου υπερβαίνει τα επίπεδα που επιτρέπονται κατά τις απαιτήσεις[1]		X	
		b) Μέρος του συστήματος προστασίας από τον θόρυβο που είναι χαλαρό, έχει βλάβη, είναι εσφαλμένα συναρμολογημένο, λείπει ή καταφανώς είναι τροποποιημένο με τρόπο που είναι δυνατόν να επηρεάσει δυσμενώς τη στάθμη θορύβου. Πολύ σοβαρός κίνδυνος πτώσης.		X	X
8.2. Εκπομπές καυσαερίων					
8.2.1. Εκπομπές κινητήρων επιβαλλόμενης ανάφλεξης					
8.2.1.1. Σύστημα ελέγχου εκπομπών	Οπτική επιθεώρηση	a) Το σύστημα ελέγχου των		X	

καυσαερίων		εκπομπών που τοποθετεί ο κατασκευαστής απουσιάζει ή έχει τροποποιηθεί ή είναι καταφανώς ελαττωματικό.			
		b)Διαρροές που ενδέχεται να επηρεάσουν σημαντικά τις μετρήσεις των εκπομπών.		X	
8.2.1.2. Εκπομπές καυσαερίων	—Για οχήματα έως και την κατηγορία εκπομπών Euro 5 και Euro V (7) Μέτρηση με τη χρήση αναλυτή καυσαερίων σύμφωνα με τις απαιτήσεις[1] ή με ανάγνωση της ένδειξης της διάταξης OBD. Ο έλεγχος στην έξοδο της εξάτμισης αποτελεί την προεπιλεγμένη μέθοδο για την αξιολόγηση των εκπομπών καυσαερίων. Στη βάση μιας αξιολόγισης ισοδυναμίας και λαμβάνοντας υπ’ όψιν τις σχετικές διατάξεις περί εγκρίσεως τύπου, επιτρέπεται η χρήση της διάταξης OBD σύμφωνα με τις συστάσεις του κατασκευή και τις λοιπές απαιτήσεις. —Για οχήματα από την κατηγορία εκπομπών Euro 6 και Euro VI (8): Μέτρηση με τη χρήση αναλυτή καυσαερίων σύμφωνα με τις απαιτήσεις[1], ή με ανάγνωση	a) Είτε οι εκπομπές καυσαερίων υπερβαίνουν τα επίπεδα που προσδιορίζει ο κατασκευαστής.		X	

	των πληροφοριών της διάταξης OBD, σύμφωνα με τις συστάσεις του κατασκευαστή και άλλες απαιτήσεις[1]. Οι μετρήσεις δεν εφαρμόζονται στους δίχρονους κινητήρες.	b)είτε, εάν δεν είναι διαθέσιμες αυτές οι πληροφορίες, οι εκπομπές CO υπερβαίνουν : i)για οχήματα των οποίων οι εκπομπές δεν ρυθμίζονται από προηγμένο σύστημα ελέγχου των εκπομπών, — 4,5 %, ή — 3,5 %, ανάλογα με την ημερομηνία πρώτης ταξινόμησης ή θέσης σε κυκλοφορία που καθορίζεται στις απαιτήσεις[1] ii)για οχήματα των οποίων οι εκπομπές ρυθμίζονται από προηγμένο σύστημα ελέγχου των εκπομπών, —με τον κινητήρα σε στροφές βραδυπορίας: 0,5 % —σε υψηλές στροφές: 0,3 % ή —με τον κινητήρα σε στροφές βραδυπορίας: 0,3 % ([7]) —σε υψηλές στροφές: 0,2 % ανάλογα με την ημερομηνία πρώτης ταξινόμησης ή θέσης σε κυκλοφορία που καθορίζεται στις απαιτήσεις[1]		X	
		c)Συντελεστής λάμδα εκτός του			

		εύρους των τιμών κλίμακας τιμών 1 ± 0,03 ή δεν συμφωνεί με τις προδιαγραφές του κατασκευαστή.		X	
		d) Η ανάγνωση της διάταξης OBD δείχνει σημαντική δυσλειτουργία		X	
8.2.2. Εκπομπές κινητήρων ανάφλεξης με συμπίεση					
8.2.2.1. Σύστημα ελέγχου των εκπομπών καυσαερίων	Οπτική επιθεώρηση	a) Το σύστημα ελέγχου των εκπομπών που τοποθετεί ο κατασκευαστής απουσιάζει ή είναι καταφανώς ελαττωματικό.		X	
		b) Διαρροές που ενδέχεται να επηρεάσουν σημαντικά τις μετρήσεις των εκπομπών		X	
8.2.2.2. Θολερότητα Εξαιρούνται από αυτή την απαίτηση τα οχήματα που ταξινομήθηκαν ή τέθηκαν σε κυκλοφορία για πρώτη φορά πριν από την 1η Ιανουαρίου 1980	—Για οχήματα έως και την κατηγορία εκπομπών Euro 5 και Euro V (7): Μέτρηση της θολερότητας των καυσαερίων κατά την ελεύθερη επιτάχυνση του κινητήρα (χωρίς φορτίο από την ταχύτητα βραδυπορίας έως την ταχύτητα στην οποία ανακόπτεται η παροχή καυσίμου) με το μοχλό ταχυτήτων στο νεκρό σημείο και το συμπλέκτη συμπλεγμένο ή με ανάγνωση της διάταξης OBD. Ο έλεγχος στην έξοδο της εξάτμισης αποτελεί την προεπιλεγμένη μέθοδο για την αξιολόγηση των εκπομπών καυσαερίων.	a) Για τα οχήματα που ταξινομήθηκαν ή τέθηκαν σε κυκλοφορία για πρώτη φορά μετά την ημερομηνία που καθορίζεται στις απαιτήσεις[1]·, η θολερότητα υπερβαίνει το επίπεδο που αναγράφεται στην πινακίδα του κατασκευαστή επί του οχήματος.		X	
		b) Εάν δεν είναι διαθέσιμες αυτές οι πληροφορίες ή εάν οι απαιτήσεις[1] δεν επιτρέπουν τη χρήση τιμών αναφοράς, —για ατμοσφαιρικούς κινητήρες : 2,5 m^{-1}, —για κινητήρες με υπερπλήρωση (turbo) : 3,0 m^{-1}, ή,		X	

	Στην βάση μιας αξιολόγησης ισοδυναμίας επιτρέπεται η χρήση της διάταξης OBD, σύμφωνα με τις συστάσεις του κατασκευή και τις λοιπές απαιτήσεις. —Για οχήματα από την κατηγορία εκπομπών Euro 6 και Euro VI (8): Μέτρηση της θολερότητας των καυσαερίων κατά την ελεύθερη επιτάχυνση του κινητήρα (χωρίς φορτίο από την ταχύτητα βραδυπορίας έως την ταχύτητα στην οποία ανακόπτεται η παροχή καυσίμου) με το μοχλό ταχυτήτων στο νεκρό σημείο και το συμπλέκτη συμπλεγμένο ή με ανάγνωση της διάταξης OBD. Ο έλεγχος στην έξοδο της εξάτμισης αποτελεί την προεπιλεγμένη μέθοδο για την αξιολόγηση των εκπομπών καυσαερίων. Στην βάση μιας αξιολόγησης ισοδυναμίας επιτρέπεται η χρήση της διάταξης OBD, σύμφωνα με τις συστάσεις του κατασκευή και τις λοιπές απαιτήσεις. Προετοιμασία του οχήματος: 1)Τα οχήματα επιτρέπεται να	—για τα οχήματα που προσδιορίζονται στις απαιτήσεις[1] ή ταξινομήθηκαν ή τέθηκαν σε κυκλοφορία για πρώτη φορά μετά την ημερομηνία που καθορίζεται στις απαιτήσεις[1]. 1,5 m^{-1}. (9) ή 0,7 m^{-1} (10)			

	υποβάλλονται σε δοκιμή χωρίς προετοιμασία, μολονότι για λόγους ασφαλείας πρέπει να ελέγχεται εάν έχει θερμανθεί ο κινητήρας και εάν είναι σε εν γένει ικανοποιητική κατάσταση από μηχανολογική άποψη. 2)Απαιτήσεις προετοιμασίας: i)Ο κινητήρας έχει θερμανθεί πλήρως, επί παραδείγματι η θερμοκρασία του ελαίου του κινητήρα, όταν μετριέται με αισθητήρα στο σωλήνα στάθμης του ελαίου, είναι τουλάχιστον 80°C, ή χαμηλότερη εφόσον αυτή είναι η φυσιολογική θερμοκρασία λειτουργίας, ή η θερμοκρασία του συγκροτήματος του κινητήρα, όταν μετριέται με τη στάθμη της υπέρυθρης ακτινοβολίας, είναι τουλάχιστον ισοδύναμη. Εάν, λόγω της διαμόρφωσης του οχήματος, είναι πρακτικά αδύνατη αυτή η μέτρηση, η φυσιολογική θερμοκρασία λειτουργίας του κινητήρα επιτρέπεται να επιτευχθεί με άλλα μέσα, π.χ. με τη λειτουργία του ανεμιστήρα ψύξης του κινητήρα. (ii)Από το σύστημα εξάτμισης έχουν απομακρυνθεί τα				

	καυσαέρια με τουλάχιστον τρεις κύκλους ελεύθερης επιτάχυνσης ή με άλλη ισοδύναμη μέθοδο.				
	Διαδικασία δοκιμής: 1) Ο κινητήρας και ο τυχόν υπερτροφοδότης είναι σε κατάσταση βραδυπορίας πριν από την έναρξη κάθε κύκλου ελεύθερης επιτάχυνσης. Για τα βαρέα πετρελαιοκίνητα οχήματα, αυτό σημαίνει αναμονή επί τουλάχιστον 10 δευτερόλεπτα μετά την απενεργοποίηση του επιταχυντή. 2) Κατά την έναρξη κάθε κύκλου ελεύθερης επιτάχυνσης, το ποδόπληκτρο του επιταχυντή πρέπει να πιέζεται πλήρως και γρήγορα (σε χρόνο κάτω του 1 δευτερολέπτου), βαθμιαία και όχι απότομα ώστε να επιτυγχάνεται η μέγιστη παροχή από την αντλία έγχυσης. 3) Κατά τη διάρκεια κάθε κύκλου ελεύθερης επιτάχυνσης, ο κινητήρας φθάνει τις στροφές αποκοπής παροχής καυσίμου ή, στα οχήματα με αυτόματο κιβώτιο,τις στροφές που προδιαγράφει ο				

	κατασκευαστής ή, εφόσον δεν διατίθενται τα δεδομένα αυτά, τα 2/3 των στροφών αποκοπής παροχής καυσίμου, πριν αφεθεί ο επιταχυντής. Αυτό μπορεί να ελεγχθεί π.χ. με παρακολούθηση των στροφών του κινητήρα ή με την πάροδο ικανού χρόνου μεταξύ αρχικής ενεργοποίησης του επιταχυντή και απενεργοποίησής του, ο οποίος στην περίπτωση των οχημάτων των κατηγοριών M_2, M_3, N_2 και N_3πρέπει να είναι τουλάχιστον δύο δευτερόλεπτα. 4) Όχημα απορρίπτεται μόνον εφόσον η μέση αριθμητική τιμή τριών κύκλων ελεύθερης επιτάχυνσης υπερβαίνει την οριακή τιμή. Για τον υπολογισμό λαμβάνονται πέντε μετρήσεις και απορρίπτονται η μέγιστη και η ελάχιστη μέτρηση. 5) Για να αποφεύγονται άσκοπες δοκιμές, τα οχήματα με οριακές τιμές θολερότητας $2,5m^{-1}$ και $3,0\ m^{-1}$ απορρίπτονται μετά από δύο κύκλους ελεύθερης				

	επιτάχυνσης εφόσον μετρήθηκαν τιμές υπερβαίνουσες το 3,6 m^{-1} και εγκρίνονται μετά από δύο κύκλους ελεύθερης επιτάχυνσης εφόσον μετρήθηκαν τιμές κατώτερες του 2,0 m^{-1}. Εναλλακτικώς, προσδιορισμός με σύστημα τηλεμέτρησης και επιβεβαίωση με τυποποιημένες μεθόδους δοκιμών.				
8.3. Καταστολή ηλεκτρομαγνητικών παρεμβολών					
Καταστολή των ραδιοπαρασίτων (X)[2]		Δεν τηρείται οποιαδήποτε διάταξη των απαιτήσεων[1].	X		
8.4. Άλλα ζητήματα σχετικά με το περιβάλλον					
8.4.1. Διαρροές υγρών		Οποιαδήποτε υπέρμετρη διαρροή υγρών, εκτός από το νερό, που είναι δυνατόν να βλάψει το περιβάλλον ή να δημιουργήσει κίνδυνο για την ασφάλεια άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.		X	
		Σταθερός σχηματισμός σταγονιδίων που αποτελεί πολύ σοβαρό κίνδυνο.			X
9. ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΟΙ ΕΛΕΓΧΟΙ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ M_2, M_3 ΚΑΤΑΛΛΗΛΩΝ ΓΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΕΠΙΒΑΤΩΝ					
9.1. Πόρτες					
9.1.1. Πόρτες εισόδου και εξόδου	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος	a) Ελαττωματική λειτουργία.		X	

	λειτουργίας.	b) Υποβαθμισμένη κατάσταση.	X		
		Πιθανότητα τραυματισμού.		X	
		c)Ατελής χειρισμός έκτακτης ανάγκης.		X	
		d)Ατελής τηλεχειρισμός πορτών και προειδοποιητικών διατάξεων.		X	
		e) Δεν πληρούνται οι απαιτήσεις[1].	X		
		Ανεπαρκές πλάτος πόρτας.		X	
9.1.2. Έξοδοι κινδύνου	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας (κατά περίπτωση).	a) Ελαττωματική λειτουργία.		X	
		b)Δυσανάγνωστες οι σημάνσεις των εξόδων κινδύνου.	X		
		Δεν υπάρχουν σημάνσεις των εξόδων κινδύνου.		X	
		c)Λείπει σφυρί θραύσης υαλοπινάκων.	X		
		d)Δεν πληρούν τις απαιτήσεις[1].	X		
		Ανεπαρκές πλάτος ή εμπόδια στην πρόσβαση.		X	
9.2.Σύστημα αποθάμβωσης και αποπάγωσης (X)[2]	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας.	a)Δεν λειτουργεί σωστά.	X		
		Επισφαλής λειτουργία του οχήματος.		X	
		b)Εκπομπή τοξικών αερίων ή καυσαερίων στον θάλαμο οδηγού ή στο διαμέρισμα επιβατών.		X	
		Κίνδυνος για την υγεία των επιβαινόντων.			X

		c)Ατελής αποπάγωση (εάν είναι υποχρεωτική).		X	
9.3. Σύστημα εξαερισμού και θέρμανσης (X)[2]	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας.	a)Ελαττωματική λειτουργία.	X		
		Κίνδυνος για την υγεία των επιβαινόντων.		X	
		b)Εκπομπή τοξικών αερίων ή καυσαερίων στον θάλαμο οδηγού ή στο διαμέρισμα επιβατών.		X	
		Κίνδυνος για την υγεία των επιβαινόντων.			X
9.4. Καθίσματα					
9.4.1. Καθίσματα επιβατών (συμπεριλαμβανομένων των καθισμάτων προσωπικού συνοδείας)	Οπτική επιθεώρηση	Πτυσσόμενα καθίσματα (εάν επιτρέπονται) δεν λειτουργούν αυτομάτως.	X		
		Εμποδίζουν την έξοδο κινδύνου.		X	
9.4.2. Κάθισμα οδηγού (πρόσθετες απαιτήσεις)	Οπτική επιθεώρηση	a)Ελαττωματικές ειδικές διατάξεις, όπως αντηλιακή προστασία.	X		
		Εμποδίζεται το οπτικό πεδίο:		X	
		b)Η προστασία του οδηγού είναι επισφαλής ή δεν πληροί τις απαιτήσεις[1].	X		
		Πιθανότητα τραυματισμού.		X	
9.5. Διατάξεις εσωτερικού φωτισμού και σήμανσης οδεύσεων (X)[2]	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας	Διάταξη ελαττωματική ή δεν πληροί τις απαιτήσεις[1].	X		
		Δεν λειτουργεί καθόλου.		X	

9.6. Διάδρομοι, χώροι ορθίων	Οπτική επιθεώρηση	a) Επισφαλές δάπεδο.		X	
		Επηρεάζεται η σταθερότητα.			X
		b) Ελαττωματικοί χειρολισθήρες ή χειρολαβές.	X		
		Επισφαλείς ή αδύνατον να χρησιμοποιηθούν.		X	
		c) Δεν πληρούνται οι απαιτήσεις[1].	X		
		Ανεπαρκές πλάτος ή χώρος.		X	
9.7. Σκάλες και βαθμίδες	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας (κατά περίπτωση).	a) Υποβαθμισμένη κατάσταση.	X		
		Κατεστραμμένες.		X	
		Επηρεάζεται η σταθερότητα.			X
		b) Πτυσσόμενες βαθμίδες δεν λειτουργούν σωστά.		X	
		c) Δεν πληρούν τις απαιτήσεις[1].	X		
		Ανεπαρκές πλάτος ή υπέρμετρο ύψος.		X	
9.8. Σύστημα επικοινωνίας επιβατών (X)[2]	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας.	Ελαττωματικό σύστημα.	X		
		Δεν λειτουργεί καθόλου.		X	
9.9. Πληροφοριακές πινακίδες (X)[2]	Οπτική επιθεώρηση.	a) Λείπουν, είναι εσφαλμένες ή είναι δυσανάγνωστες.	X		
		b) Δεν πληρούν τις απαιτήσεις[1].	X		
		Εσφαλμένες πληροφορίες.		X	
9.10. Απαιτήσεις σχετικά με τη μεταφορά παιδιών. (X)[2]					
9.10.1. Πόρτες	Οπτική επιθεώρηση	Οι πόρτες δεν προστατεύονται		X	

		σύμφωνα με τις απαιτήσεις[1] σχετικά με αυτή την μεταφορά.			
9.10.2. Σήμανση και ειδικός εξοπλισμός	Οπτική επιθεώρηση	Σήμανση ή ειδικός εξοπλισμός λείπει ή δεν πληροί τις απαιτήσεις[1].	X		
9.11. Απαιτήσεις σχετικά με τη μεταφορά ατόμων μειωμένης κινητικότητας. (X)[2]					
9.11.1. Πόρτες, ράμπες και αναβατόρια	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας.	a) Ελαττωματική λειτουργία.	X		
		Επισφαλής λειτουργία.		X	
		b) Υποβαθμισμένη κατάσταση.	X		
		Επηρεάζεται η σταθερότητα · πιθανότητα τραυματισμού.		X	
		c) Ελαττωματικό(ά) χειριστήριο(α).	X		
		Επισφαλής λειτουργία.		X	
		d) Ελαττωματική(ές) προειδοποιητική(ές) διάταξη(διατάξεις).	X		
		Δεν λειτουργεί καθόλου.		X	
		e) Δεν πληρούνται οι απαιτήσεις[1].		X	
9.11.2. Σύστημα συγκράτησης αναπηρικού αμαξιδίου	Οπτική επιθεώρηση και έλεγχος λειτουργίας, εάν είναι σκόπιμο.	a) Ελαττωματική λειτουργία.	X		
		Επισφαλής λειτουργία.		X	
		b) Υποβαθμισμένη κατάσταση.	X		
		Επηρεάζεται η σταθερότητα · πιθανότητα τραυματισμού.		X	
		c) Ελαττωματικό(ά) χειριστήριο(α).	X		
		Επισφαλής λειτουργία.		X	

		d) Δεν πληρούνται οι απαιτήσεις[1].		X	
9.11.3. Σήμανση και ειδικός εξοπλισμός	Οπτική επιθεώρηση	Σήμανση ή ειδικός εξοπλισμός λείπει ή δεν πληροί τις απαιτήσεις[1].		X	
9.12. Λοιπός ειδικός εξοπλισμός (X)[2]					
9.12.1. Εγκαταστάσεις προετοιμασίας φαγητού	Οπτική επιθεώρηση	a) Η εγκατάσταση δεν πληροί τις απαιτήσεις[1].		X	
		b) Εγκατάσταση κατεστραμμένη σε βαθμό που θα ήταν επικίνδυνη η χρήση της.		X	
9.12.2. Εγκαταστάσεις υγιεινής	Οπτική επιθεώρηση	Η εγκατάσταση δεν πληροί τις απαιτήσεις[1].	X		
		Πιθανότητα τραυματισμού.		X	
9.12.3 Λοιπές διατάξεις (π.χ. οπτικοακουστικά συστήματα)	Οπτική επιθεώρηση	Δεν πληρούνται οι απαιτήσεις[1].	X		
		Επισφαλής λειτουργία του οχήματος.		X	

(1) Οι κατηγορίες οχημάτων που δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας έχουν συμπεριληφθεί για καθοδήγηση.

(2) 43 % για τα ημιρυμουλκούμενα που έλαβαν έγκριση πριν την 1η Ιανουαρίου 2012.

(3) 48 % για οχήματα μη εξοπλισμένα με ABS ή τύπου που έχει εγκριθεί πριν την 1η Οκτωβρίου 1991.

(4) 45 % για τα οχήματα που έχουν ταξινομηθεί μετά το 1988 ή από την ημερομηνία που καθορίζεται στις απαιτήσεις, όποια ημερομηνία είναι μεταγενέστερη.

(5) 43 % για ημιρυμουλκούμενα και ρυμουλκούμενα με ράβδο έλξης που έχουν ταξινομηθεί μετά το 1988 ή από την ημερομηνία που καθορίζεται στις απαιτήσεις, όποια ημερομηνία είναι μεταγενέστερη.

(6) Για παράδειγμα 2,5 m/s^2 για οχήματα των κατηγοριών N_1, N_2 και N_3 τα οποία έλαβαν έγκριση για πρώτη φορά μετά την 1.1.2012.

(7) Οχήματα με έγκριση τύπου σύμφωνα με την οδηγία 70/220/ΕΟΚ, τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 715/2007 παράρτημα Ι πίνακας 1 (Euro 5), την οδηγία 88/77/ΕΟΚ και την οδηγία 2005/55/ΕΚ.

(8) Οχήματα με έγκριση τύπου σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 715/2007 παράρτημα Ι πίνακας 2 (Euro 6) και τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 595/2009 (Euro VI).

([9]) Οχήματα που έχουν λάβει έγκριση τύπου σύμφωνα με τις οριακές τιμές της γραμμής Β της παραγράφου 5.3.1.4 του παραρτήματος Ι της οδηγίας 70/220/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 98/69/ΕΚ ή μεταγενέστερα, της γραμμής Β1, Β2 ή Γ της παραγράφου 6.2.1 του παραρτήματος Ι της οδηγίας 88/77/ΕΟΚ, ή τα οποία ταξινομήθηκαν ή τέθηκαν για πρώτη φορά σε κυκλοφορία μετά την 1η Ιουλίου 2008.

([10]) Οχήματα με έγκριση τύπου σύμφωνα με τον πίνακα 2 του παραρτήματος Ι του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007 (Euro 6). Οχήματα με έγκριση τύπου σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 595/2009 (Euro VI).

ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ:

[1] Οι «απαιτήσεις» καθορίζονται ως έγκρισης τύπου κατά την ημερομηνία έγκρισης, την ταξινόμηση ή τη θέση σε κυκλοφορία για πρώτη φορά, καθώς και ως υποχρεώσεις εκ των υστέρων εξοπλισμού ή ως εθνική νομοθεσία στη χώρα ταξινόμησης. Τα εν λόγω αίτια ελλείψεων ισχύουν μόνο όταν έχει ελεγχθεί η συμμόρφωση με τις απαιτήσεις.

[2] Με (X) χαρακτηρίζονται τα σημεία που σχετίζονται με την κατάσταση του οχήματος και την καταλληλότητα οδικής χρήσης του αλλά δεν θεωρούνται ουσιώδη για τον περιοδικό έλεγχο.

[3] Ως «μη ασφαλής τροποποίηση» νοείται η τροποποίηση που έχει δυσμενείς επιπτώσεις στην οδική ασφάλεια του οχήματος ή αρνητικές συνέπειες στο περιβάλλον.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

ΕΛΑΧΙΣΤΟ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΟΥ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΥ ΤΕΧΝΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ

Το πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου που εκδίδεται μετά από τεχνικό έλεγχο καλύπτει τουλάχιστον τα κάτωθι στοιχεία, πριν από τα οποία σημειώνονται οι αντίστοιχοι εναρμονισμένοι ενωσιακοί κωδικοί:

1.Αναγνωριστικό αριθμό οχήματος (VIN) ή τον αριθμό πλαισίου

2.Αριθμό της πινακίδας κυκλοφορίας του οχήματος και διακριτικό σήμα του κράτους ταξινόμησης

3.Τόπο και ημερομηνία διενέργειας του τεχνικού ελέγχου

4.Ένδειξη του μετρητή χιλιομετρικών αποστάσεων, εάν υπάρχει

5.Κατηγορία του οχήματος, εάν είναι γνωστή

6.Διαπιστωθείσες ελλείψεις και τη σοβαρότητά τους

7.Το αποτέλεσμα του τεχνικού ελέγχου

8.Ημερομηνία του επομένου τεχνικού ελέγχου ή ημερομηνία λήξης του πιστοποιητικού, εάν η πληροφορία αυτή δεν παρέχεται με άλλο τρόπο

9.Ονομασία του φορέα ελέγχου ή του κέντρου τεχνικού ελέγχου και υπογραφή ή στοιχεία ταυτότητας του υπεύθυνου ελεγκτή

10.Λοιπές πληροφορίες

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

ΕΛΑΧΙΣΤΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΤΟΝ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟ ΤΕΧΝΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ

I. Εγκαταστάσεις και εξοπλισμός

Οι τεχνικοί έλεγχοι που πραγματοποιούνται σύμφωνα με τις συνιστώμενες μεθόδους του παραρτήματος Ι διενεργούνται σε κατάλληλες εγκαταστάσεις και με τη χρήση κατάλληλου εξοπλισμού. Αυτοί συμπεριλαμβάνουν, κατά περίπτωση, τη χρήση και κινητών μονάδων ελέγχου. Ο εξοπλισμός που είναι απαραίτητος θα εξαρτηθεί από την κατηγορία του προς έλεγχο οχήματος, όπως περιγράφεται στον πίνακα Ι. Οι εγκαταστάσεις και ο εξοπλισμός πληρούν τις ακόλουθες ελάχιστες απαιτήσεις:

1. εγκατάσταση ελέγχου με επαρκή χώρο για την αξιολόγηση των οχημάτων, η οποία πληροί τις αναγκαίες απαιτήσεις υγείας και ασφάλειας·

2. λωρίδα επαρκούς μεγέθους για κάθε έλεγχο, φρεάτιο ή ανυψωτήρα και, για οχήματα με μεγίστη μάζα άνω των 3,5 τόνων, διάταξη ανύψωσης οχήματος σε έναν από τους άξονες, με κατάλληλο φωτισμό και, εάν χρειάζεται, διατάξεις αερισμού·

3. για τον έλεγχο όλων των οχημάτων, διάταξη ελέγχου της πέδησης με στροφείς (φρενόμετρο), κατάλληλη για τη μέτρηση, την απεικόνιση και την καταγραφή των δυνάμεων πέδησης και της πίεσης του αέρα στα συστήματα πέδησης με πεπιεσμένο αέρα σύμφωνα με το παράρτημα Α του προτύπου ISO 21069-1 για τις τεχνικές απαιτήσεις για τη διάταξη ελέγχου της πέδησης με στροφείς ή ισοδύναμα πρότυπα·

4. για τον έλεγχο οχημάτων με μεγίστη μάζα έως 3,5 τόνων, διάταξη ελέγχου της πέδησης με στροφείς σύμφωνα με το σημείο 3, χωρίς απαραιτήτως να περιλαμβάνεται ικανότητα καταγραφής και απεικόνισης των δυνάμεων πέδησης, της δύναμης του ποδόπληκτρου και της πίεσης του αέρα στα συστήματα πέδησης με πεπιεσμένο αέρα·

ή

πλάκα ελέγχου της πέδησης ισοδύναμη της διάταξης ελέγχου της πέδησης με στροφείς σύμφωνα με το σημείο 3 χωρίς απαραιτήτως ικανότητα καταγραφής των δυνάμεων πέδησης και της πίεσης του αέρα στα συστήματα πέδησης με πεπιεσμένο αέρα και της απεικόνισής τους·

5. όργανο καταγραφής της επιβράδυνσης, ενόσω όργανα μη συνεχούς μέτρησης καταγράφουν/αποθηκεύουν τις μετρήσεις τουλάχιστον 10 φορές ανά δευτερόλεπτο·

6. εγκαταστάσεις ελέγχου των συστημάτων πέδησης με πεπιεσμένο αέρα, όπως μανόμετρα, συνδέσεις και σωλήνες·

7. διάταξη μέτρησης του φορτίου επί του τροχού/άξονα για τον προσδιορισμό των φορτίων επί του άξονα (προαιρετικές εγκαταστάσεις για τη μέτρηση του φορτίου σε δίδυμους τροχούς, όπως ζυγοί τροχών και ζυγοί άξονα)·

8. διάταξη ελέγχου της ανάρτησης του άξονα/τροχού(ειδικά ρυθμισμένο τζογόμετρο) χωρίς ανύψωση του άξονα, η οποία πληροί τις κάτωθι απαιτήσεις:

   α) η διάταξη είναι εξοπλισμένη με τουλάχιστον δύο μηχανοκίνητους δίσκους που μπορούν να κινούνται προς την αντίθετη κατεύθυνση κατά μήκος και κατακόρυφα·

   β) ο χειριστής ελέγχει την κίνηση των δίσκων από τη θέση ελέγχου·

   γ) για οχήματα με μεγίστη μάζα άνω των 3,5 τόνων, οι πλάκες πληρούν τις ακόλουθες τεχνικές απαιτήσεις:

      — διαμήκης και κατακόρυφη μετατόπιση τουλάχιστον 95 mm,

      — ταχύτητα διαμήκους και κατακόρυφης μετατόπισης 5 cm/s έως 15 cm/s·

9. μετρητής ηχοστάθμης κλάσης II, εάν μετράται η ηχοστάθμη·

10. αναλυτής 4 καυσαερίων σύμφωνα με την οδηγία 2004/22/ΕΚτου Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([1])·

11. επαρκούς ακριβείας διάταξη μέτρησης του συντελεστή απορρόφησης·

12. ένα φωτόμετρο σκόπευσης φανού, το οποίο επιτρέπει τον έλεγχο της ρύθμισης των φανών πορείας σύμφωνα με τις διατάξεις ρύθμισης των φανών πορείας των μηχανοκίνητων οχημάτων (οδηγία 76/756/ΕΟΚ), το όριο φωτός/σκότους πρέπει να αναγνωρίζεται εύκολα με το φως της ημέρας (χωρίς απευθείας το φως του ήλιου)·

13. διάταξη μέτρησης του βάθους των αυλακώσεων των πελμάτων των ελαστικών·

14. διάταξη σύνδεσης με την ηλεκτρονική διεπαφή οχημάτων, όπως συσκευή σάρωσης του OBD·

15. διάταξη για τον έλεγχο διαρροής υγραερίου/πεπιεσμένου φυσικού αερίου/υγροποιημένου φυσικού αερίου, εάν ο έλεγχος διενεργείται σε οχήματα του είδους αυτού.

Οιαδήποτε από τις ανωτέρω διατάξεις δύναται να συνδυαστεί σε μία σύνθετη διάταξη, υπό την προϋπόθεση ότι δεν επηρεάζεται η ακρίβεια ορισμένης εξ αυτών.

II. Βαθμονόμηση εξοπλισμού μετρήσεων

Εφόσον δεν ορίζεται διαφορετικά από τη σχετική νομοθεσία της Ένωσης, το χρονικό διάστημα μεταξύ δύο διαδοχικών βαθμονομήσεων δεν επιτρέπεται να υπερβαίνει:

i) τους 24 μήνες για τη μέτρηση του βάρους, της πίεσης και της ηχοστάθμης,

ii) τους 24 μήνες για τη μέτρηση δυνάμεων,

iii) τους 12 μήνες για τη μέτρηση αερίων εκπομπών.

Πίνακας I (2)

Ελάχιστος απαιτούμενος εξοπλισμός για την εκτέλεση τεχνικού ελέγχου																		
Οχήματα		Κατηγορία		Εξοπλισμός απαιτούμενος για κάθε σημείο του Τμήματος 1														
	μέγιστο βάρος			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1. Μοτοσυκλέτες			1															
		L1e	P	x								x	x		x	x	x	
		L3e,L4e	P	x								x	x		x	x	x	
		L3e,L4e	D	x								x		x	x	x	x	
		L2e	P	x	x							x	x		x	x	x	
		L2e	D	x	x							x		x	x	x	x	
		L5e	P	x	x							x	x		x	x	x	
		L5e	D	x	x							x		x	x	x	x	
		L6e	P	x	x							x	x		x	x	x	
		L6e	D	x	x							x		x	x	x	x	
		L7e	P	x	x							x	x		x	x	x	
		L7e	D	x	x							x		x	x	x	x	
2. Επιβατικά οχήματα																		
	Έως 3 500 kg	M_1,M_2	P	x	x		x					x	x		x	x	x	x
	Έως 3 500 kg	M_1,M_2	D	x	x		x					x		x	x	x	x	

	> 3 500 kg	M_2,M_3	P	x	x	x		x	x	x	x	x	x		x	x	x	x
	> 3 500 kg	M_2,M_3	D	x	x	x		x	x	x	x	x		x	x	x	x	
3. Φορτηγά οχήματα																		
	Έως 3 500 kg	N_1	P	x	x		x					x	x		x	x	x	x
	Έως 3 500 kg	N_1	D	x	x		x					x		x	x	x	x	
	> 3 500 kg	N_2,N_3	P	x	x	x		x	x	x	x	x	x		x	x	x	x
	> 3 500 kg	N_2,N_3	D	x	x	x		x	x	x	x	x		x	x	x	x	
4.Ειδικά οχήματα προερχόμενα από οχήματα της κατηγορίας N, T5																		
	Έως 3 500 kg	N_1	P	x	x		x					x	x		x	x	x	x
	Έως 3 500 kg	N_1	D	x	x		x					x		x	x	x	x	
	> 3 500 kg	N_2,N_3,T5	P	x	x	x		x	x	x	x	x	x		x	x	x	x
	> 3 500 kg	N_2,N_3,T5	D	x	x	x		x	x	x	x	x		x	x	x	x	
5. Ρυμουλκούμενα	Εως 750 kg	O_1		x												x		
	> 750 έως 3 500 kg	O_2		x	x		x									x		
	> 3 500 kg	O_3,O_4		x	x	x			x	x	x					x		

([1]) Οδηγία 2004/22/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 31ης Μαρτίου 2004 για τα όργανα μετρήσεων (ΕΕ L 135 της 30.4.2004, σ. 1).

([2]) Οι κατηγορίες οχημάτων εκτός του πεδίου της παρούσης οδηγίας περιλαμβάνονται ενδεικτικώς και μόνον

[1] P: βενζινοκινητήρας (επιβαλλόμενη ανάφλεξη)· D … πετρελαιοκινητήρας (ανάφλεξη με συμπίεση)

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

ΕΛΑΧΙΣΤΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΕΣ, ΤΗΝ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΚΑΙ ΤΗΝ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΕΓΚΤΩΝ

1. Ικανότητες

Πριν εξουσιοδοτηθεί υποψήφιος ελεγκτής να εκτελεί περιοδικούς τεχνικούς ελέγχους, ελέγχεται από τις αρμόδιες αρχές εάν ο υποψήφιος:

α) έχει πιστοποιημένες γνώσεις και αντίληψη όσον αφορά τα οδικά οχήματα στα εξής πεδία:

—μηχανολογία,

—δυναμική,

—δυναμική οχημάτων,

—κινητήρες καύσης,

—υλικά και επεξεργασία υλικών,

—ηλεκτρονική,

—ηλεκτρολογία,

—ηλεκτρονικό εξοπλισμό οχημάτων,

—εφαρμογές πληροφορικής (ΤΠ)·

β) διαθέτει τουλάχιστον τριετή αποδεδειγμένη πείρα, ή αντίστοιχη προϋπηρεσία, όπως αποδεδειγμένη μαθητεία ή σπουδές, και έχει παρακολουθήσει κατάλληλα προγράμματα εκπαίδευσης στα πεδία που παρατίθενται ανωτέρω.

2. Αρχική εκπαίδευση και επανεκπαίδευση

Οι αρμόδιες αρχές εξασφαλίζουν ότι οι ελεγκτές παρακολουθούν κατάλληλα προγράμματα αρχικής εκπαίδευσης και επανεκπαίδευσης ή υποβάλλονται σε κατάλληλες εξετάσεις, με πρακτικό και θεωρητικό περιεχόμενο, ώστε να μπορέσουν να εξουσιοδοτηθούν για τη διενέργεια τεχνικών ελέγχων.

Στο ελάχιστο περιεχόμενο των προγραμμάτων αρχικής εκπαίδευσης και επανεκπαίδευσης ή των κατάλληλων εξετάσεων περιλαμβάνονται τα εξής θέματα:

α) Αρχική εκπαίδευση ή κατάλληλες εξετάσεις

Στην αρχική εκπαίδευση που παρέχεται από το ελληνικό κράτος ή από εξουσιοδοτημένα εκπαιδευτικά κέντρα καλύπτονται τουλάχιστον τα εξής θέματα:

i) τεχνολογία οχημάτων:

—συστήματα πέδησης,

— συστήματα διεύθυνσης,

—οπτικά πεδία,

—εγκατάσταση, εξοπλισμός και ηλεκτρονικά κατασκευαστικά στοιχεία φωτισμού,

—άξονες, τροχοί και ελαστικά,

—πλαίσιο και αμάξωμα,

—οχλήσεις και εκπομπές,

—πρόσθετες απαιτήσεις για ειδικά οχήματα·

ii) μέθοδοι ελέγχου

iii) αξιολόγηση ελλείψεων

iv) νομικές απαιτήσεις για την έγκριση της κατάστασης οχήματος·

v) νομικές απαιτήσεις σχετικά με τον τεχνικό έλεγχο

vi) διοικητικές διατάξεις για την έγκριση, την ταξινόμηση και τον τεχνικό έλεγχο οχήματος

vii) εφαρμογές πληροφορικής για τον έλεγχο και τη διοίκηση.

β) Επανεκπαίδευση ή κατάλληλες εξετάσεις

Το ελληνικό κράτος μεριμνά ώστε οι ελεγκτές να παρακολουθούν τακτικά προγράμματα επανεκπαίδευσης παρεχόμενα από το ίδιο το κράτος ή από εξουσιοδοτημένα εκπαιδευτικά κέντρα ή να υποβάλλονται σε εξετάσεις διενεργούμενες ή καθοριζόμενες από τα ελληνικό κράτος ή τα εκπαιδευτικά κέντρα του.

Το περιεχόμενο των προγραμμάτων επανεκπαίδευσης ή των κατάλληλων εξετάσεων πρέπει να επιτρέπει στους ελεγκτές να διατηρούν και να ανανεώνουν τις αναγκαίες γνώσεις και τις δεξιότητές τους στα θέματα που αναφέρονται στο στοιχείο α) σημείο i) έως vii) ανωτέρω.

3. Πιστοποιητικό ικανότητας

Το πιστοποιητικό, ή ισοδύναμο έγγραφο, που χορηγείται σε ελεγκτή εξουσιοδοτημένο να εκτελεί τεχνικούς ελέγχους περιέχει τουλάχιστον τις κάτωθι πληροφορίες:

— στοιχεία ταυτότητας του ελεγκτή (ονοματεπώνυμο),

— κατηγορίες οχημάτων για τις οποίες ο ελεγκτής εξουσιοδοτείται να εκτελεί τεχνικούς ελέγχους,

— ονομασία της εκδίδουσας αρχής,

— ημερομηνία έκδοσης.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

ΕΠΟΠΤΙΚΟΙ ΦΟΡΕΙΣ

Οι κανόνες και οι διαδικασίες που θεσπίζονται από το ελληνικό κράτος για τους εποπτικούς φορείς σύμφωνα με το άρθρο 14 καλύπτουν τις κάτωθι ελάχιστες απαιτήσεις:

1. Καθήκοντα και δραστηριότητες των εποπτικών φορέων

Οι εποπτικοί φορείς εκτελούν τουλάχιστον τα εξής καθήκοντα:

α) εποπτεία των κέντρων τεχνικού ελέγχου:

— ελέγχουν εάν πληρούνται οι ελάχιστες απαιτήσεις για τις εγκαταστάσεις και τον εξοπλισμό τους,

— ελέγχουν τις υποχρεωτικές απαιτήσεις του εξουσιοδοτημένου κέντρου·

β) έλεγχος της εκπαίδευσης και της εξέτασης των ελεγκτών:

— ελέγχουν την αρχική εκπαίδευση των ελεγκτών,

— ελέγχουν την περιοδική επανεκπαίδευση των ελεγκτών,

— διεξάγουν την περιοδική επανεκπαίδευση των εξεταστών του εποπτικού φορέα,

— διεξάγουν ή εποπτεύουν την εξέταση·

γ) λογιστικοί έλεγχοι:

— ελέγχουν το κέντρο τεχνικού ελέγχου πριν το εξουσιοδοτήσουν,

— εκτελούν περιοδικό επανέλεγχο του κέντρου,

— εκτελούν ειδικό έλεγχο σε περίπτωση παρατυπιών,

— ελέγχουν την εκπαίδευση/εξέταση του κέντρου·

δ) παρακολούθηση, με τη χρήση μέτρων όπως τα ακόλουθα:

— επανελέγχουν έγκυρο στατιστικά ποσοστό των ελεγμένων οχημάτων,

— εκτελούν έλεγχο πελατειακής εξυπηρέτησης (με προαιρετική χρήση ελαττωματικού οχήματος),

— αναλύουν τα αποτελέσματα των τεχνικών ελέγχων (με στατιστικές μεθόδους),

— εκτελούν επαναληπτικούς ελέγχους,

— διερευνούν τις καταγγελίες·

ε) επικύρωση των αποτελεσμάτων μέτρησης των τεχνικών ελέγχων

στ) Πρόταση απόσυρσης ή αναστολής της εξουσιοδότησης κέντρων τεχνικού ελέγχου ή/και της εξουσιοδότησης ελεγκτών:

— σε περίπτωση που το οικείο κέντρο ή ο ελεγκτής δεν συμμορφώνονται με σημαντική απαίτηση για την εξουσιοδότηση,

— σε περίπτωση διαπίστωσης μειζόνων παρατυπιών,

— σε περίπτωση συνεχών αρνητικών αποτελεσμάτων στον λογιστικό έλεγχο,

— σε περίπτωση που μέρος του εν λόγω κέντρου ή ο εν λόγω ελεγκτής χάνουν τα εχέγγυα αξιοπιστίας.

2. Απαιτήσεις για τον εποπτικό φορέα

Οι απαιτήσεις για το προσωπικό που απασχολεί εποπτικός φορέας καλύπτουν τα κάτωθι πεδία:

— τεχνική ικανότητα,

— αμεροληψία,

— πρότυπα προσόντων και εκπαίδευσης.

3. Περιεχόμενο κανόνων και διαδικασιών

Το ελληνικό κράτος ή η αρμόδια αρχή του θεσπίζει τους σχετικούς κανόνες και διαδικασίες που περιλαμβάνουν τουλάχιστον τα εξής:

α) απαιτήσεις για την εξουσιοδότηση και την εποπτεία των κέντρων τεχνικού ελέγχου:

— υποβολή αίτησης άδειας λειτουργίας ως κέντρο τεχνικού ελέγχου,

— αρμοδιότητες των κέντρων τεχνικού ελέγχου,

— εκ των προτέρων άδεια επιτόπιου ελέγχου ή επανελέγχου εκπλήρωσης όλων των απαιτήσεων,

— εξουσιοδότηση κέντρου τεχνικού ελέγχου,

— περιοδικοί επανέλεγχοι/λογιστικοί έλεγχοι του κέντρου,

— περιοδικοί έλεγχοι στα τεχνικά κέντρα με σκοπό τη διαπίστωση της συνεχούς συμμόρφωσης των εν λόγω κέντρων με τους εφαρμοστέους κανόνες και διαδικασίες,

— στοιχεία βάσει αιφνίδιων ελέγχων ή λογιστικών ελέγχων των κέντρων,

— ανάλυση των δεδομένων των ελέγχων με σκοπό την ανεύρεση αποδεικτικών στοιχείων

σχετικά με τη μη συμμόρφωση με τους εφαρμοστέους κανόνες και διαδικασίες,

— απόσυρση ή αναστολή εξουσιοδοτήσεων κέντρων τεχνικού ελέγχου˙

β)ελεγκτές κέντρων τεχνικού ελέγχου:

—απαιτήσεις για το επάγγελμα του διαπιστευμένου ελεγκτή,

—αρχική εκπαίδευση και επανεκπαίδευση και εξέταση,

—απόσυρση ή αναστολή της πιστοποίησης ελεγκτών˙

γ)εξοπλισμός και εγκαταστάσεις:

—απαιτήσεις για τον εξοπλισμό τεχνικού ελέγχου,

—απαιτήσεις για τις εγκαταστάσεις τεχνικού ελέγχου,

—απαιτήσεις για τη σήμανση,

—απαιτήσεις για τη συντήρηση και τη βαθμονόμηση του εξοπλισμού τεχνικού ελέγχου,

—απαιτήσεις για τα μηχανογραφικά συστήματα˙

δ)εποπτικοί φορείς:

—αρμοδιότητες εποπτικών φορέων,

—απαιτήσεις που τυγχάνουν εφαρμογής για το προσωπικό των εποπτικών φορέων,

—προσφυγές και καταγγελίες.

Άρθρο 18
(Άρθρο 22 της οδηγίας 2014/45/ΕΚ)
Μεταβατικές διατάξεις

1. Επιτρέπεται μέχρι τις 20 Μαΐου 2023, η χρήση των αναφερομένων στο άρθρο 12 εγκαταστάσεων και του εξοπλισμού ελέγχου που δεν πληρούν τις ελάχιστες απαιτήσεις σύμφωνα με το παράρτημα ΙΙΙ για τη διενέργεια τεχνικών ελέγχων.
2. Οι απαιτήσεις του παραρτήματος V εφαρμόζονται από την 1η Ιανουαρίου 2023.

Άρθρο 19
(Άρθρα 23 και 24 της οδηγίας 2014/45/ΕΚ)
Καταργούμενες διατάξεις - Έναρξη ισχύος

1. Η ισχύς της παρούσας απόφασης αρχίζει την 20η Μαΐου 2017, εκτός του άρθρου 17 που ισχύει από την ημερομηνία δημοσίευσής της στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.
2. Από την 20η Μαίου 2018 καταργείται η αριθμ. 37566/5116/10/2012 απόφαση των Υπουργών Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων (Β΄ 87), καθώς και κάθε άλλη διάταξη που έρχεται σε αντίθεση με τις διατάξεις της παρούσας. Κάθε αναφορά στην ανωτέρω καταργούμενη κοινή υπουργική απόφαση θεωρείται αναφορά στην παρούσα.
Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Παπάγου, 7 Ιουλίου 2017

Οι Υπουργοί

Οικονομίας και Ανάπτυξης
ΔΗΜΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΗΤΡΙΟΥ

Αναπληρωτής Υπουργός
Περιβάλλοντος και Ενέργειας
ΣΩΚΡΑΤΗΣ ΦΑΜΕΛΛΟΣ

Υποδομών και Μεταφορών
ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ

Υφυπουργός Υποδομών
Μεταφορών
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΑΥΡΑΓΑΝΗΣ

Αγροτικής Ανάπτυξης
και Τροφίμων
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΥ

ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ

Την ευθύνη για την εκτύπωση, διαχείριση και κυκλοφορία των φύλλων της Εφημερίδας της Κυβερνήσεως, (ΦΕΚ) στην έντυπη και ηλεκτρονική έκδοση, **έχει το Εθνικό Τυπογραφείο** το οποίο αποτελεί δημόσια υπηρεσία η οποία υπάγεται στο Υπουργείο Διοικητικής Ανασυγκρότησης. Το Εθνικό Τυπογραφείο έχει επίσης την ευθύνη για την κάλυψη των εκτυπωτικών αναγκών του Δημοσίου. (ν. 3469/2006, Α΄ 131).

ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΠΟΥ ΠΑΡΕΧΕΙ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ

1. ΦΥΛΛΟ ΤΗΣ ΕΦΗΜΕΡΙΔΑΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ (ΦΕΚ)

Η ηλεκτρονική μορφή των ΦΕΚ διατίθεται δωρεάν από την ιστοσελίδα www.et.gr. Για τα ΦΕΚ που δεν έχουν ψηφιοποιηθεί και καταχωρισθεί στην πιο πάνω ιστοσελίδα δίνεται η δυνατότητα δωρεάν αποστολής με ηλεκτρονικό ταχυδρομείο, μετά από αίτηση που υποβάλλεται ηλεκτρονικά με τη συμπλήρωση ειδικής φόρμας.

Η έντυπη μορφή των ΦΕΚ διατίθεται για μεμονωμένα φύλλα με το ανάλογο κόστος από το τμήμα Πωλήσεων απευθείας ή με ταχυδρομική αποστολή μέσω αίτησης παραγγελίας στα ΚΕΠ, ενώ για ετήσια συνδρομή από το τμήμα Συνδρομητών. Το κόστος για ασπρόμαυρο ΦΕΚ από 1 έως 16 σελίδες είναι 1€, προσαυξανόμενο κατά 0,20€ για κάθε επιπλέον οκτασέλιδο ή μέρος αυτού. Το κόστος για έγχρωμο ΦΕΚ είναι 1,50€ από 1 έως 16 σελίδες, προσαυξανόμενο κατά 0,30€ για κάθε επιπλέον οκτασέλιδο ή μέρος αυτού.

Τρόπος αποστολής κειμένων προς δημοσίευση

- Τα κείμενα για δημοσίευση στο ΦΕΚ, από όλες τις δημόσιες υπηρεσίες και τους φορείς του δημόσιου τομέα, **αποστέλλονται στην διεύθυνση** **webmaster.et@et.gr** με χρήση προηγμένης ψηφιακής υπογραφής και χρονοσήμανσης.
- Οι περιλήψεις Διακηρύξεων Δημοσίων Συμβάσεων, αποστέλλονται στην ηλεκτρονική διεύθυνση dds@et.gr με τη χρήση **απλού** ηλεκτρονικού ταχυδρομείου.
- Κατ’ εξαίρεση, πολίτες οι οποίοι δεν έχουν αποκτήσει προηγμένη ηλεκτρονική υπογραφή, μπορούν να αποστέλλουν ταχυδρομικά ή να καταθέτουν με εκπρόσωπό τους κείμενα προς δημοσίευση αποτυπωμένα σε χαρτί, στο Τμήμα Παραλαβής Δημοσιευτέας Ύλης.

Πληροφορίες σχετικά με την αποστολή/κατάθεση εγγράφων προς δημοσίευση, την πώληση των τευχών και τους ισχύοντες τιμοκαταλόγους για όλες τις υπηρεσίες θα βρείτε στην ιστοσελίδα μας και στη διαδρομή Εξυπηρέτηση κοινού - τμήμα πωλήσεων ή συνδρομητών. Επίσης στην ιστοσελίδα μπορείτε να αναζητήσετε πληροφορίες σχετικά με την πορεία δημοσίευσης των εγγράφων, εφόσον γνωρίζετε τον Κωδικό Αριθμό Δημοσιεύματος (ΚΑΔ). Τον ΚΑΔ εκδίδει το Εθνικό Τυπογραφείο για όλα τα κείμενα που πληρούν τις προϋποθέσεις δημοσίευσης.

2. ΚΑΛΥΨΗ ΕΚΤΥΠΩΤΙΚΩΝ ΑΝΑΓΚΩΝ του Δημοσίου και των φορέων του

Το Εθνικό Τυπογραφείο μετά από αίτημα φορέα του Δημοσίου αναλαμβάνει να σχεδιάσει και να εκτυπώσει κάρτες, βιβλία, αφίσες, μπλοκ, μηχανογραφικά έντυπα, φακέλους, φακέλους αλληλογραφίας, κ.ά. Επίσης σχεδιάζει και κατασκευάζει σφραγίδες.

ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ ΜΕ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ

Ταχυδρομική Διεύθυνση: Καποδιστρίου 34, τ.κ. 10432, Αθήνα

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ: 210 5279000 - fax: 210 5279054

ΤΜΗΜΑΤΑ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΚΟΙΝΟΥ

Πωλήσεων: (Ισόγειο, τηλ. 210 5279178 - 180)

Συνδρομητών: (Ημιόροφος, τηλ. 210 5279136)

Πληροφοριών: (Ισόγειο, Γρ. 3 και τηλεφ. κέντρο 210 5279000)

Παραλαβής Δημ. Ύλης: (Ισόγειο, τηλ. 210 5279167, 210 5279139)

Ωράριο για το κοινό: Δευτέρα ως Παρασκευή: 8:00 - 13:30

Ιστοσελίδα: **www.et.gr**

Πληροφορίες σχετικά με την λειτουργία της ιστοσελίδας: **helpdesk.et@et.gr**

Αποστολή ψηφιακά υπογεγραμμένων εγγράφων προς δημοσίευση στο ΦΕΚ: **webmaster.et@et.gr**

Πληροφορίες για γενικό πρωτόκολλο και αλληλογραφία: **grammateia@et.gr**

02027260408170088